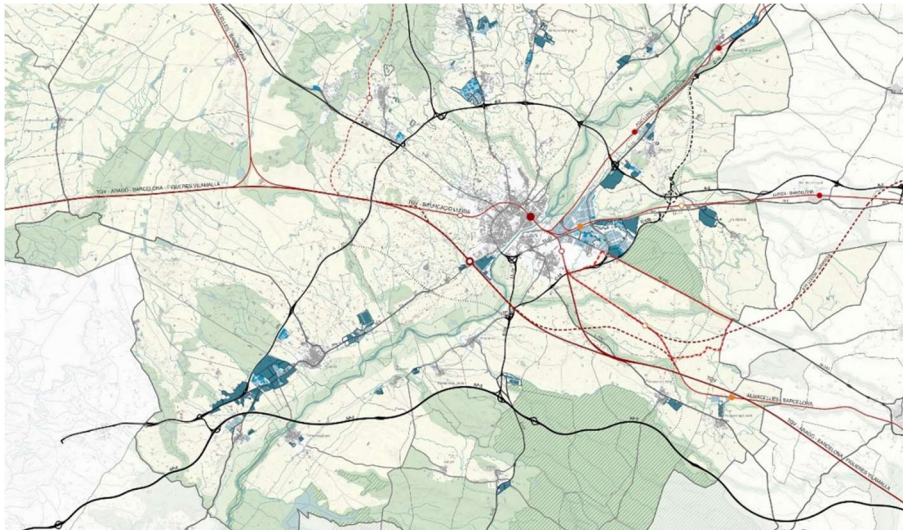


# PLAN DIRECTOR URBANÍSTICO DE ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LA PLANA DE LLEIDA

NOVIEMBRE 2021



DOCUMENTO DE AVANCE

- 1. DOCUMENTO DE OBJETIVOS Y PROPÓSITOS GENERALES**
2. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
3. ESTUDIO HIDROLÓGICO
4. ESTUDIO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE RIESGOS GEOLÓGICOS



# DOCUMENTO DE OBJETIVOS Y PROPÓSITOS GENERALES

## Índice de contenidos

|          |                                                                               |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>MEMORIA DE INFORMACIÓN .....</b>                                           | <b>3</b>  |
| 1.1      | <b>Presentación. Oportunidad e iniciativa del plan .....</b>                  | <b>3</b>  |
| 1.1.1    | Objeto del documento .....                                                    | 3         |
| 1.1.2    | Antecedentes, conveniencia y oportunidad .....                                | 4         |
| 1.1.3    | Marco legal y tramitación .....                                               | 10        |
| 1.1.4    | Contenido .....                                                               | 12        |
| 1.2      | <b>Ámbito del PDU .....</b>                                                   | <b>13</b> |
| 1.2.1    | Encaje territorial .....                                                      | 13        |
| 1.2.2    | Infraestructuras .....                                                        | 17        |
| 1.2.3    | Suelos de actividad económica .....                                           | 23        |
| 1.2.4    | Marco socio-económico .....                                                   | 28        |
| 1.2.5    | Descripción del ámbito .....                                                  | 33        |
| 1.2.6    | Usos del suelo y preexistencias .....                                         | 35        |
| 1.3      | <b>Planes vigentes.....</b>                                                   | <b>37</b> |
| 1.3.1    | Planeamiento territorial .....                                                | 37        |
| 1.3.2    | Planeamiento urbanístico .....                                                | 42        |
| 1.3.3    | Planificación sectorial .....                                                 | 55        |
| <b>2</b> | <b>MEMORIA D'ORDENACIÓN.....</b>                                              | <b>62</b> |
| 2.1      | <b>Objetivos y criterios del PDU .....</b>                                    | <b>62</b> |
| 2.1.1    | Objetivos generales del PDU .....                                             | 62        |
| 2.1.2    | Criterios para el desarrollo del PDU .....                                    | 66        |
| 2.2      | <b>Síntesis de alternativas consideradas .....</b>                            | <b>67</b> |
| 2.2.1    | Descripción de alternativas .....                                             | 67        |
| 2.2.2    | Justificación de la alternativa escogida .....                                | 73        |
| 2.3      | <b>Descripción de la propuesta .....</b>                                      | <b>74</b> |
| 2.3.1    | Propuesta de ordenación .....                                                 | 74        |
| 2.3.2    | Connexiones viarias propuestas .....                                          | 78        |
| 2.3.3    | Connexiones ferroviarias propuestas y plataforma intermodal ferroviaria ..... | 78        |
| <b>3</b> | <b>CRÉDITOS .....</b>                                                         | <b>79</b> |



# 1 MEMORIA DE INFORMACIÓN

## 1.1 Presentación. Oportunidad e iniciativa del plan

### 1.1.1 Objeto del documento

La Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión de 24/7/2020, acordó:

*"1. INICIAR el procedimiento de formulación del Plan director urbanístico de actividad económica de la Plana de Lleida que tendrá por objeto las finalidades previstas en el artículo 56 y 157.bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo, delimitar y ordenar un sector de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia económica en los municipios de Lleida, Els Alamús, Bell-lloc d'Urgell y declarar el interés territorial de esta actuación.*

*2. ENCARGAR la redacción del Plan director urbanístico de actividad económica de la Plana de Lleida en la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados, en cumplimiento de los artículos 76.1 y 83.3 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, modificados por la Ley 5/2020, de 29 de abril, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente."*

El PDU de actividad económica de la Plana de Lleida tiene por objeto establecer las condiciones urbanísticas para posibilitar el emplazamiento de una nueva área de actividad económica, que responda a las futuras demandas de suelo en este sentido, en torno a Lérida, bien conectada a las infraestructuras viarias y ferroviarias. El desarrollo de este nuevo plan director, con un elevado interés territorial que sobrepasa las lógicas municipales y necesita de una lectura más integral, amplía el ámbito de estudio del lado Este del subsistema territorial de Lleida, con el objetivo de potenciar y fijar la concentración de la actividad económica y logística en la Plana de Lleida, de acuerdo con lógicas territoriales y de interés supramunicipal, posibilitando la constitución de un potente nodo de actividad que sea estratégico por el país.

En este sentido, el presente PDU se propone los siguientes objetivos:

- Delimitar y ordenar un área de desarrollo urbanístico estratégico de interés supramunicipal por actividad económica, que concentre, potencie y dinamice ámbitos de actividad económica y logística, estableciendo detalladamente los correspondientes parámetros de ordenación y gestión.
- Desarrollar las nuevas actividades de forma compatible con el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, minimizando el consumo de suelo y racionalizar su uso, favoreciendo la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y mediante la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y paisaje, a fin de mantener los valores culturales, históricos e identitarios que distinguen a la comarca.

El artículo 83.1 del texto refundido de la Ley de urbanismo (TRLU), aprobado por Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, establece como requisito previo a la aprobación inicial de los planes directores urbanísticos, la consulta a los ayuntamientos afectados respecto a los objetivos y propósitos generales de la iniciativa para que formulen sugerencias que se puedan tener en cuenta a la hora de redactar el plan director urbanístico.

El objeto del presente documento es también exponer las diferentes alternativas consideradas y los criterios y objetivos que constituirán la base para formular, una vez consultados los ayuntamientos afectados, el PDU que tendrá por objeto crear el marco urbanístico adecuado para posibilitar la ordenación del ámbito, de acuerdo con su carácter estratégico en el fomento de la actividad económica, acotando uno o varios sectores. Asimismo, el documento de objetivos y propósitos generales tendrá el contenido exigido por el artículo 115.a) en relación con el artículo 106.2 del reglamento de la Ley de urbanismo (RLU), aprobado por el Decreto 305/2006, de 18 de julio, a fin de poder iniciar el trámite que determinará la necesidad de evaluación ambiental del PDU.

## 1.1.2 Antecedentes, conveniencia y oportunidad

### Antecedentes

La iniciativa de formulación del presente PDU surge de las peticiones enviadas por los tres municipios afectados por las que se solicita a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad la redacción de un PDU de ámbito supramunicipal y relevancia económica según se detallan a continuación.

En fecha 26/5/2020, el ayuntamiento de Els Alamús remite el Decreto de alcaldía 29/2020, de 21/5/2020, por el que se solicita lo siguiente:

*“Pedir al Honorable Consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, la redacción del Plan Director Urbanístico de ámbito supramunicipal y relevancia económica, denominado PDU de Actividad Económica de Torreblanca-Quatre Pilans y Moredilla en Lleida, que permita la ejecución de este ámbito de desarrollo urbanístico de carácter estratégico que coordine, potencie y dinamice los diferentes sectores productivos y económicos, teniendo en cuenta, el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y paisaje, a fin de mantener los valores culturales, históricos e identitarios que caracterizan la llanura de Lleida.”*

En fecha 29/5/2020, el ayuntamiento de Bell-lloc d'Urgell remite el acuerdo del Pleno municipal, de 21/5/2020, por el que se solicita lo siguiente:

*“Solicitar a la Comisión de Territorio de Cataluña la formulación del Plan director urbanístico de ámbito supramunicipal y relevancia económica, con la denominación de Plan director urbanístico de actividad económica de Torreblanca-Quatre Pilans y Moredilla en Lleida, que permita la ejecución de este ámbito de desarrollo urbanístico de carácter estratégico que coordine, potencie y dinamice los diferentes sectores productivos y económicos, teniendo en cuenta, el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y del paisaje que caracterizan la llanura de Lleida.”*

En fecha 1/6/2020, el ayuntamiento de Lleida envía el acuerdo del Pleno municipal, de 29/5/2020, por el que se solicita lo siguiente:

*“Solicitar a la Comisión de Territorio de Cataluña la formulación del Plan director urbanístico de ámbito supramunicipal y relevancia económica, con la denominación de Plan director urbanístico de actividad económica de Torreblanca-Quatre Pilans y Moredilla en Lleida, que permita la ejecución de este ámbito de desarrollo urbanístico de carácter estratégico que coordine, potencie y dinamice los diferentes sectores productivos y económicos, teniendo en cuenta, el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y del paisaje que caracterizan la llanura de Lleida.”*

### Acuerdo de la Comisión de Territorio de Cataluña de 24/7/2020

Posteriormente, la Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión de 24/7/2020, adoptó el siguiente acuerdo, cuyo contenido completo se transcribe a continuación:

#### *“I. Antecedentes*

*El inicio del procedimiento de formulación del Plan director urbanístico de actividad económica de la Plana de Lleida, ha sido promovido por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, a instancia de los ayuntamientos de Lleida, los Alamús y Bell-lloc de Urgell, en coherencia con la Estrategia territorial para la localización de Nuevos Sectores de Actividad Económica, elaborada por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio (SAUT) a través del INCASOL y la Subdirección General de Acción Territorial, y que designa el ámbito como un sector estratégico de actividad económica.*

*En febrero de 2007, el Ayuntamiento de Lleida y el Instituto Catalán del Suelo convocan un concurso de ideas para desarrollar el sector de actividad económica Torreblanca-Quatre Pilans, en un ámbito de 700 ha aproximadamente y en un emplazamiento estratégico en las Tierras de Lleida.*

*En octubre de 2008 el pleno de la Paeria aprueba el avance de planeamiento de la modificación puntual del plan general para llevar a cabo la primera fase del sector de actividad económica, complementado por un segundo documento aprobado en abril de 2009. En diciembre de 2009 se firma un convenio pionero para la gestión del polígono entre el INCASÒL, la Paeria, y la Asociación de Empresarios del Polígono Industrial Camí dels Frares.*

*El día 24 de abril de 2009, el Pleno municipal de Lleida acuerda por unanimidad informar favorablemente al Avance de Modificación puntual del Plan General de Lleida en el ámbito de Torreblanca – Quatre Pilans como actuación de interés territorial.*

*En fecha 17 de noviembre de 2009 la Comisión de Urbanismo de Cataluña acordó reconocer el elevado interés territorial, por su carácter estratégico, de la creación del sector Torreblanca-Quatre Pilans, promovido por el Instituto Catalán del Suelo y el Ayuntamiento de Lleida, a los efectos de lo previsto en el artículo 1.14 de las Normas del Plan Territorial Parcial de Ponent (Tierras de Lleida):*

*Reconocer los efectos de lo previsto en el artículo 1.14 de las Normas del Plan territorial parcial de Ponent (Tierras de Lleida) ), el elevado interés territorial, por su carácter estratégico, de la creación de un sector de actividad económicas en el ámbito de Torreblanca – Quatre Pilans, promovido por el Instituto Catalán del Suelo y el Ayuntamiento de Lleida.*

*Señalar que los instrumentos urbanísticos que deben definir la ordenación del sector deben dar cumplimiento a lo que establece el apartado 6 del mencionado artículo 1.14, al resto de disposiciones del Plan Territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida) que sean de aplicación; ya las siguientes condiciones:*

*3.1 La determinación de la ordenación urbanística del sector y la definición de las tres fases de su desarrollo se harán de acuerdo con las medidas que garanticen la funcionalidad ecológica de la matriz territorial del entorno de Lleida y la preservación de los hábitats del espacio de interés natural de Torreribera - Mas de Melons que se establezcan en los procesos de evaluación ambiental a los que deben someterse los correspondientes instrumentos urbanísticos de acuerdo con lo que prescribe la Ley 6/ 2009, de evaluación ambiental de planes y programas.*

*3.2. La ordenación urbanística debe propiciar la sostenibilidad de la movilidad generada, mediante los repartos modales más adecuados de los tránsitos de personas y mercancías.*

*El desarrollo de este nuevo Plan director urbanístico (PDU) de actividad económica, con un elevado interés territorial que sobrepasa las lógicas municipales y necesita de una lectura más integral, amplía el ámbito de estudio del lado Este del subsistema territorial de Lleida, con el objetivo de potenciar y fijar la concentración de la actividad económica y logística en la Plana de Lleida, de acuerdo con lógicas territoriales y de interés supramunicipal, posibilitando la constitución de un potente nodo de actividad que sea estratégico por el país.*

## *II. Justificación y objetivos*

*La necesidad de redactar este Plan director urbanístico viene justificada por las siguientes consideraciones:*

*El objetivo del planeamiento urbanístico que se propone es posibilitar el emplazamiento de una nueva área de actividad económica, que responda a las futuras demandas de suelo en este sentido, en el entorno de Lleida, bien conectada a las infraestructuras vial, ferroviaria y portuaria.*

*Los ayuntamientos de Lleida, Bell-lloc d'Urgell y los Alamús han mostrado su interés por un desarrollo urbanístico coordinado que defina un ámbito supramunicipal, destinado a actividad económica y han creído oportuno formalizar, de forma conjunta, la petición al Departamento de Territorio y Sostenibilidad, por la redacción de un nuevo plan director urbanístico de ámbito supramunicipal y relevancia económica.*

*El ámbito de estudio del nuevo PDU se situaría geográficamente en el este de Lleida, en un área de alto interés económico, industrial y logístico. Se trata de un área que afecta a los términos municipales de Lleida, Bell-lloc d'Urgell y Els Alamús, situada entre las carreteras A-2, LL-11 y N-240, y las vías férreas R12 Lleida-Barcelona y R14 Lérida-Tarragona. Lleida en general y este enclave estratégico en particular se encuentra en un punto intermedio de dos ejes de primer orden a nivel europeo, como el corredor Mediterráneo y el corredor Atlántico. Además, se posiciona encima mismo del eje secundario del valle del Ebro (el Valencia-Aran-Tolosa de Languedoc) y en pleno cruce de los corredores Barcelona-Madrid y Tarragona-Donosti. A todo esto se añade la conexión con los puertos de Tarragona y Barcelona que son vitales por la economía leridana.*

*Junto con los polígonos industriales existentes en la actualidad, el nuevo desarrollo supondría potenciar la concentración de la actividad económica en el cruce de estos grandes ejes territoriales, evitando la dispersión de la actividad económica y logística y potenciando condiciones optimizadas para acoger nuevas actividades estratégicas para el territorio y el conjunto del país, todo bajo el paraguas de los principios establecidos por la Agenda Urbana de Catalunya.*

*El nuevo desarrollo aprovecharía las sinergias introducidas por la excelente accesibilidad de esta área, para la captación de nuevas actividades ligadas a la logística ya la intermodalidad del transporte, así como para potenciar otras actividades económicas, el sector industrial y de servicios.*

*Se trata, por tanto, de un ámbito en el que sus condiciones especiales, en relación a la localización, tamaño, paisaje y requerimiento de accesibilidad y movilidad, hacen aconsejable una visión supramunicipal para conseguir un desarrollo unitario y coherente.*

*Actualmente, se encuentra en trámite el nuevo Plan de ordenación urbanística municipal de Lleida (POUM), aprobado inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento de Lleida de fecha 25 de abril de 2018, publicado en el BOP núm. 92 de fecha 14 de mayo de 2018 y en el DOGC núm. 7618 de fecha 14 de mayo de 2018.*

*En el documento técnico del POUM que se aprobó inicialmente, ya plantea una gran área de reserva de suelo industrial y logístico de carácter territorial, coincidente con el ámbito de Torreblanca, entre la N- 240 y la línea del ferrocarril, pero que supera las lógicas propias del municipio, a fin de dar, de acuerdo con los enunciados del POUM, respuesta a las necesidades de transformación manufacturera, tecnológica y logística de la ciudad y del territorio, con la implantación de un puerto seco de gestión intermodal.*

*Es en este contexto, que el PDU se plantea el estudio de este ámbito y de su entorno con un mayor alcance territorial, con el fin de alcanzar un sector estratégico de actividad económica a nivel de país, y por tanto que englobe a los municipios de Lleida y de su entorno en su conjunto.*

*Por todo lo expuesto, se considera necesario la redacción de un Plan Director Urbanístico (PDU) de interés supramunicipal y de alta relevancia económica, que permita la ejecución de esta área de desarrollo urbanístico de carácter estratégico y supramunicipal que, concentre, potencie y dinamice un ámbito de actividad económica eminentemente logístico, teniendo en cuenta, el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, la movilidad de personas y mercancías, y la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural cultural y paisajístico, para mantener los valores históricos e identitarios que caracterizan a la llanura de Lleida. En consecuencia, el interés territorial de este plan se concreta en posibilitar a los municipios implicados el llevar a cabo acciones que fomenten e impulsen la promoción del sector de actividad económica en el territorio, el desarrollo empresarial, la dinamización de la economía territorial y de país, trabajando por el desarrollo de un nuevo foco de actividad en la zona, promoviendo y potenciando la instalación de nuevas empresas, la atracción de nuevas inversiones y apoyando la consolidación del tejido industrial existente.*

*Por todo lo expuesto, el interés territorial y estratégico de este plan se justifica por su encaje en la estrategia de suelos de Actividad Económica de Cataluña que debe permitir dotar a nuestro territorio de las nuevas condiciones de suelo que se demandan para acoger actividad económica y así mejorar la competitividad del país y dinamizar su economía.*

*Asimismo, el interés supramunicipal y estratégico de este plan se justifica por los elementos urbanísticos y territoriales que confluyen, como son el emplazamiento y su entorno estratégico, y las infraestructuras y comunicaciones, dando así cumplimiento a lo que determina el artículo 157 bis.1 del TRLU, en lo que se refiere a garantizar la buena accesibilidad de estas actuaciones a la red de comunicaciones, así como su encaje ambiental.*

*En concreto el PDU se propone los siguientes objetivos:*

- Plantear un nuevo Plan Director Urbanístico (PDU) de ámbito supramunicipal y de alta relevancia económica, delimitar y ordenar un área de desarrollo urbanístico estratégico de interés supramunicipal por actividad económica, que, concentre, potencie y dinamice ámbitos de actividad económica y logística, estableciendo detalladamente los correspondientes parámetros de ordenación y gestión.*
- Desarrollar las nuevas actividades de forma compatible con el establecimiento de determinaciones sobre un desarrollo urbanístico sostenible, minimizando el consumo de suelo y racionalizar su uso, favoreciendo la movilidad de personas y mercancías y el transporte público, y mediante la protección y gestión adecuada del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural y paisaje, a fin de mantener los valores culturales, históricos e identitarios que distinguen a la comarca.*

### *III. Fundamentos jurídicos*

*La Ley 3/2012, de 22 de febrero, de Modificación del Texto refundido de la Ley de urbanismo (TRLU), mediante la incorporación del artículo 157 bis y los cambios introducidos en el artículo 56 de este mismo texto legal, definió los Planes director urbanísticos para la delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal como el instrumento de planeamiento urbanístico adecuado para la ejecución de actuaciones de especial relevancia social, económica y de características singulares promovidas por la Administración de la Generalidad de Cataluña.*

*Los planes directores urbanísticos de delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal, de acuerdo con lo que dispone el artículo 56.6 del TRLU, pueden:*

- Clasificar y calificar el suelo, determinando el sector o sectores de desarrollo, modificando las determinaciones del planeamiento municipal vigente.
- Establecer la ordenación pormenorizada del suelo con el nivel y la documentación propias del planeamiento derivado, de un plan parcial urbanístico o de un plan de mejora urbana, según la clasificación del suelo.
- Incorporar potestativamente los proyectos de urbanización necesarios para la ejecución del sector.
- Legitimar el inicio de la ejecución urbanística sin necesidad de realizar la adaptación previa del planeamiento urbanístico general del municipio.
- Determinar la administración actuante.

La tramitación de los Planes directores urbanísticos viene regulada en los artículos 76.1, 79, 83 y 157 bis del TRLU, en el artículo 137 de la Ley 5/2020, de 29 de abril de medidas financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente que modifica el TRLU y en los artículos 106 y 107 del RLU.

La competencia para acordar la formulación y tramitación de este plan director urbanístico de deslinde corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña, de conformidad con lo que determina el artículo 137 de la Ley 5/2020 que modifica los artículos 76.1, 79 y 83 del Texto refundido de la Ley de urbanismo aprobado por Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto.

De acuerdo con lo que establecen los artículos 76.1 y 83.1 del TRLU, es necesario redactar con carácter previo a la aprobación inicial del Plan director urbanístico, un documento de objetivos y propósitos generales del referido instrumento de planeamiento, que deberá ser consultado en los Ayuntamientos afectados por el plazo de un mes, y que conformará el inicio del procedimiento para la formulación del plan.

En cuanto a la tramitación ambiental del Plan, son de aplicación los artículos 86 bis y Disposición transitoria decimotercera del TRLU y artículos 70 y 115 del RLU, así como los artículos 6 y 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en cuanto al procedimiento y requisitos de evaluación ambiental de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

Vista la propuesta de acuerdo de la Subdirección General de Acción Territorial;

#### IV. Acuerdo

La Comisión de Territorio de Cataluña acuerda:

1. INICIAR el procedimiento de formulación del Plan director urbanístico de actividad económica de la Plana de Lleida que tendrá por objeto las finalidades que prevé el artículo 56 y 157.bis del Texto refundido de la Ley de urbanismo, delimitar y ordenar un sector de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia económica en los municipios de Lleida, Els Alamús, Bell-lloc d'Urgell y declarar el interés territorial de esta actuación.
2. ENCARGAR la redacción del Plan director urbanístico de actividad económica de la Plana de Lleida a la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados, en cumplimiento de los artículos 76.1 y 83.3 del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, modificados por la Ley 5/2020, de 29 de abril, de medidas fiscales, financieras, administrativas y del sector público y de creación del impuesto sobre las instalaciones que inciden en el medio ambiente.
3. COMUNICARLO a los Ayuntamientos afectados.”

### Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica

Según consta en el acuerdo adoptado por la Comisión de Territorio de Cataluña, en fecha 29/7/2020, el inicio del procedimiento de formulación del PDU urbanístico de actividad económica de la Plana de Lleida se ha llevado a cabo en coherencia con la *Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica* (SAE), elaborada por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio (SAUT) a través de el INCASOL y la Subdirección General de Acción Territorial, y que designa el ámbito como un sector estratégico de actividad económica. La estrategia se estructura en los siguientes cinco apartados: magnitudes de base; modelo urbanístico general; modelo urbanístico en el ámbito metropolitano, situación en el territorio; y detalle de los emplazamientos.

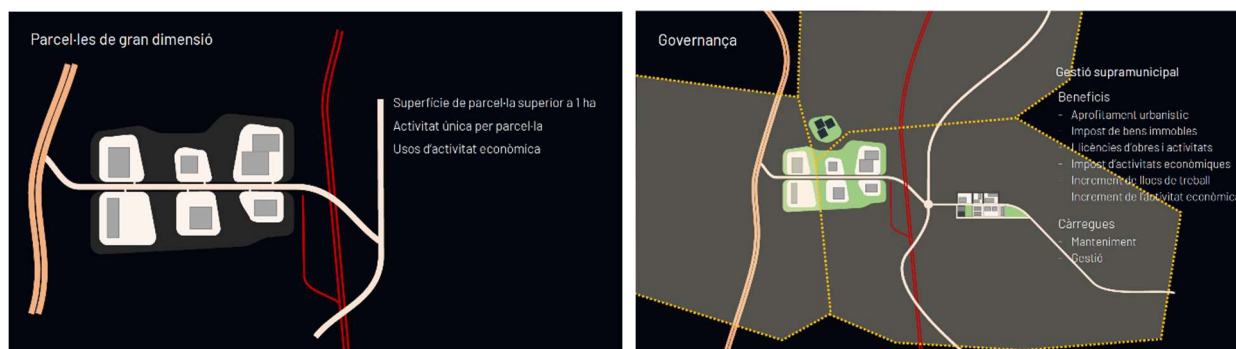
En el apartado de magnitudes se muestra el stock de suelo industrial, donde existe un claro predominio de las parcelas disponibles con superficies inferiores a 1 ha y una falta de oferta de parcelas de superficie

superior a 3 ha, oferta que se contrapone a demanda. Asimismo, se muestran los precios de venta medios por ámbitos territoriales y los datos económicos del sector de manipulación y depósito de mercancías.



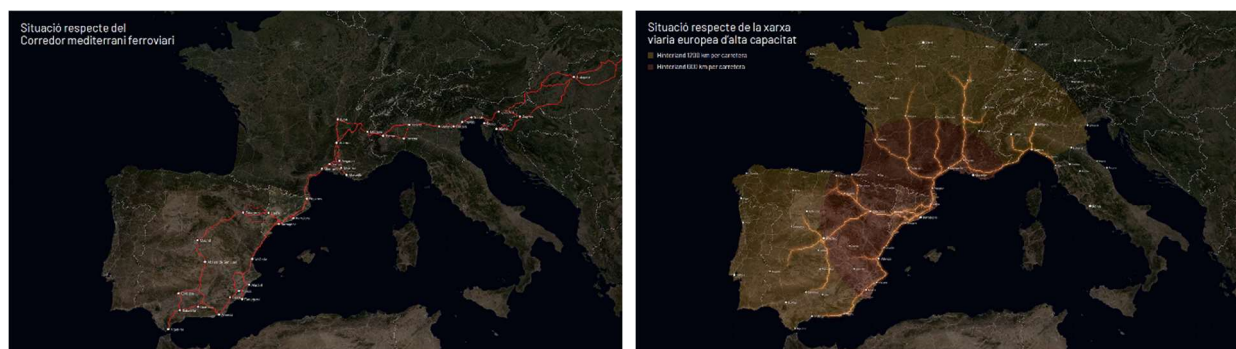
**Magnitudes de base** (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)

En cuanto al modelo urbanístico general, se detallan las características que deben cumplir los nuevos sectores de actividad económica, como son: emplazamiento relacionado con los corredores de movilidad por carretera y ferroviario; estructura interna mediante espina conectora, que optimiza el coste de urbanización y facilita el mantenimiento; parcelas de gran tamaño con superficies superiores a 10 ha, con actividad única por parcela y usos de actividad económica; configuración de los espacios libres teniendo en cuenta la integración paisajística y el respeto por la infraestructura verde del entorno; la generación energética mediante la: producción fotovoltaica/eólica ubicada en una posición cercana; y la gestión supramunicipal. En relación al modelo urbanístico en el ámbito metropolitano, es necesario tener en cuenta la situación de los sectores en relación a los bordes de ciudad y las infraestructuras; y la previsión de implantaciones mixtas residencial/actividad económica.



**Modelo urbanístico general** (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)

En cuanto a la situación en el territorio, se priorizan las ubicaciones relacionadas el corredor mediterráneo ferroviario y la red vial europea de alta capacidad.



**Situación en el territorio** (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)

Por último, el documento concreta la ubicación de los nuevos sectores de actividad económica teniendo en cuenta los condicionantes expuestos anteriormente.



*Detalle de los emplazamientos (Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores SAE)*

### 1.1.3 Marco legal y tramitación

La Ley 3/2012, de 22 de febrero, de modificación del TRLU, mediante la incorporación del artículo 157.bis y los cambios introducidos en el artículo 56 de este mismo texto legal, definió los planes directores urbanísticos para la delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal como el instrumento de planeamiento urbanístico adecuado para la ejecución de actuaciones de especial relevancia social, económica y de características singulares promovidas por la administración de la Generalitat de Cataluña.

Estos sectores deben situarse en los ámbitos de interés territorial definidos por el planeamiento territorial y deben garantizar una buena conectividad a la red de comunicaciones. En el supuesto de que la actuación no esté prevista, se requiere para la formulación del plan director, el acuerdo de la Comisión de Política Territorial y Urbanismo de Cataluña que reconozca el interés territorial de la actuación.

Los planes directores urbanísticos de delimitación y ordenación de los sectores de interés supramunicipal pueden, de acuerdo con lo que dispone el artículo 56.6 del TRLU:

- Clasificar y calificar el suelo y comportar la delimitación de sectores de suelo urbanizable delimitado o de suelo urbano no consolidado. A tal fin, pueden modificar la clasificación urbanística del suelo o las condiciones de desarrollo previstas por el planeamiento urbanístico vigente.
- Establecer la ordenación detallada del suelo con el nivel y la documentación propios de un plan urbanístico derivado y demás determinaciones propias de este instrumento.
- Incorporar potestativamente la concreción del trazado y las características de las obras de urbanización con el nivel y documentación propios de un proyecto de urbanización.
- Legitimar el inicio de la ejecución urbanística de la actuación, sin necesidad de realizar la adaptación previa del planeamiento urbanístico general municipal, la cual debe llevarse a cabo en los plazos que el plan director urbanístico establezca.
- Especificar la administración actuante

La tramitación de los planes directores urbanísticos está regulada en los artículos 76.1, 79, 83 y 157.bis del TRLU y en los artículos 106 y 107 del RLU.

#### Formulación del PDU

De conformidad con lo establecido en los artículos 76.1 y 157.bis.2 del TRLU, la Comisión de Territorio de Cataluña, en sesión de 24/7/2020, adoptó el acuerdo de iniciar el procedimiento de formulación del PDU de actividad económica de la Plana de Lleida, de declarar el interés territorial de la actuación y de encargar la redacción del documento Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio, con la colaboración del Instituto Catalán del Suelo y con la participación de los ayuntamientos afectados.

#### Fase de avance del PDU

El documento de avance del PDU de actividad económica de la Plana de Lleida incorpora el documento de objetivos y propósitos generales (DOPG) y el documento inicial estratégico (DIE).

La tramitación del documento de avance del PDU se produce en dos niveles:

- Inicio del trámite de evaluación ambiental
- Consulta a los ayuntamientos afectados

De acuerdo con el artículo 14.4 de la Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas, en la redacción dada por la Ley 10/2011, de 29 de diciembre, la evaluación ambiental del planeamiento urbanístico se regula por medio de la legislación urbanística en los aspectos relativos al

procedimiento y al contenido del informe de sostenibilidad ambiental. No obstante, debe tenerse en cuenta que desde el 12/12/2014 es aplicable lo establecido con carácter básico en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El artículo 8.1.c) de la Ley 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas, incluye los planes directores urbanísticos entre los planes sometidos a evaluación ambiental en función de una decisión previa de evaluación ambiental (evaluación ambiental estratégica simplificada en los términos de la Ley 21/2013). Sin embargo, el artículo 86.bis.2 del TRLU prevé que, en el caso de los planes urbanísticos a los que sea aplicable el procedimiento de decisión previa, se seguirá directamente el procedimiento de evaluación ambiental si el promotor considera que el plan se ha de someterse a evaluación ambiental. Atendiendo al carácter estratégico, localización y tamaño, ya los requerimientos de accesibilidad y movilidad de las operaciones urbanas propuestas, así como los objetivos ambientales fijados, el presente PDU se sujetará al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria de planes y programas.

*Tramitación ambiental.* El trámite ambiental se inicia con la presentación del documento de objetivos y propósitos generales del PDU (DOPG) y del documento inicial estratégico (DIE) ante el órgano ambiental competente, que efectúa las consultas a los organismos, asociaciones y particulares necesarios y elabora el documento de alcance del estudio ambiental estratégico (EAE) en los plazos previstos legalmente, de conformidad con lo que prevé el artículo 17 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

*Consulta a los ayuntamientos afectados.* De conformidad con lo establecido en el artículo 83.1 del TRLU, regulador de la tramitación urbanística de los planes directores urbanísticos, con carácter previo a la aprobación inicial del PDU los ayuntamientos afectados (Lleida, Els Alamús y Bell-lloc d'Urgell) han ser consultados, por un plazo de un mes, respecto a los objetivos y propósitos generales de la iniciativa.

## **Fases posteriores**

La tramitación urbanística posterior del PDU será la siguiente:

La aprobación inicial y provisional del PDU corresponde a la Comisión Territorial de Urbanismo de Lleida, al afectar al ámbito territorial del plan a una única comisión, de acuerdo con el establecido en el artículo 83.1 del TRLU; y la aprobación definitiva corresponde a la Comisión de Territorio de Cataluña, de acuerdo con lo establecido en el artículo 79.a) del TRLU

Aprobado inicialmente, el PDU se someterá a exposición pública por un período de como mínimo 45 días y simultáneamente se solicitarán los informes preceptivos a los departamentos interesados y organismos afectados por razón de sus competencias sectoriales, que deben emitirlos también en un plazo de 45 días. Asimismo, se notificará a los organismos y asociaciones que establezca el documento de alcance (artículos 21 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental).

### 1.1.4 Contenido

El avance del PDU de actividad económica de la Plana de Lleida está integrado por la siguiente documentación:

1. Documento de objetivos y propósitos generales (DOPG)
2. Documento inicial estratégico (DIE)
3. Estudio hidrológico
4. Estudio por a la identificación de riesgos geológicos

El documento de objetivos y propósitos generales (DOPG) incorpora la siguiente documentación gráfica:

#### Planos de información

|      |                                               |  |          |
|------|-----------------------------------------------|--|----------|
| i.01 | Marco territorial                             |  | 1/75.000 |
| i.02 | Plan territorial parcial de Ponent            |  | 1/75.000 |
| i.03 | Infraestructuras viarias y ferroviarias       |  | 1/75.000 |
| i.04 | Emplazamiento                                 |  | 1/20.000 |
| i.05 | Espacios abiertos                             |  | 1/20.000 |
| i.06 | Hidrología y pendientes                       |  | 1/20.000 |
| i.07 | Planeamiento vigente: Clasificación del suelo |  | 1/20.000 |
| i.08 | Planeamiento vigente: Calificación del suelo  |  | 1/20.000 |
| i.09 | Ortofotomapa                                  |  | 1/10.000 |
| i.10 | Topográfico                                   |  | 1/10.000 |
| i.11 | Catastro                                      |  | 1/10.000 |

#### Planos de ordenación

|       |                                       |  |            |
|-------|---------------------------------------|--|------------|
| o.01a | Ordenación indicativa: alternativa 1a |  | 1 / 20.000 |
| o.01b | Ordenación indicativa: alternativa 1b |  | 1 / 20.000 |

## 1.2 Ámbito del PDU

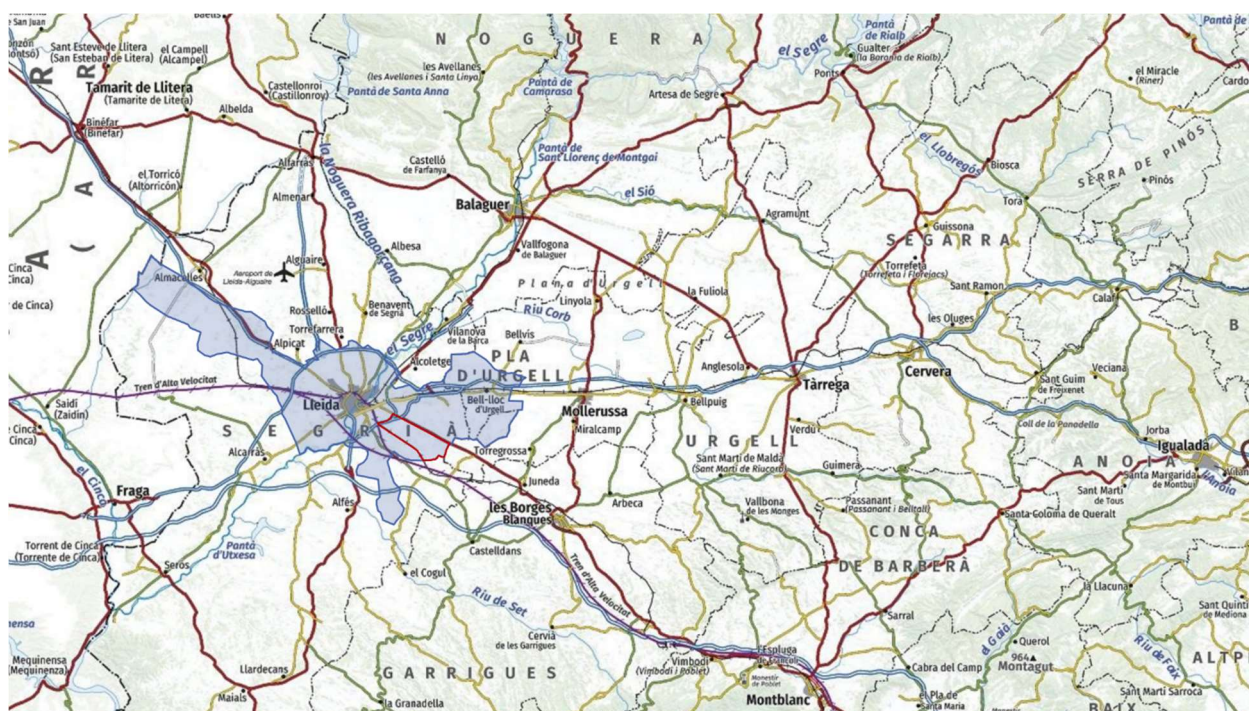
### 1.2.1 Encaje territorial

#### Situación

El ámbito de estudio del PDU se sitúa en la llanura del Lleida a caballo de las comarcas del Segrià y del Pla d'Urgell, afectando a tres términos municipales: Lleida y los Alamús, en la comarca del Segrià; y Bell-lloc d'Urgell, en la comarca del Pla d'Urgell.

La plana de Lleida es un extenso ámbito supracomarcal que abarca las comarcas del Segrià, el Pla d'Urgell y el Urgell y parcialmente las comarcas de la Noguera, la Segarra y las Garrigues, y se encuentra ubicada en la Depresión Central en el valle del río Segre, entre la sierra del Montsec al norte y la Cordillera Prelitoral al sur. La llanura está situada en el pasillo interior de la Península Ibérica que, más al sureste, confluye con el pasillo del Mediterráneo a la altura del Vendrell, a medio camino entre la región metropolitana de Barcelona y la conurbación de Tarragona. Asimismo, Lleida se constituye como el extremo de poniente del Eje Transversal que, en dirección este, conecta con Cervera, Manresa, Vic y Girona.

Las condiciones morfológicas de la llanura configuran un área con alta concentración de infraestructuras que se ha convertido en el lugar de paso de las principales redes de movilidad viarias y ferroviarias. Estas mismas condiciones morfológicas han permitido el asentamiento de una serie de nodos residenciales situados a lo largo del eje central de infraestructuras y la implantación de áreas de actividad económica en torno a éstos, si bien la mayor concentración de estas áreas se ubican en el entorno de la ciudad de Lleida.



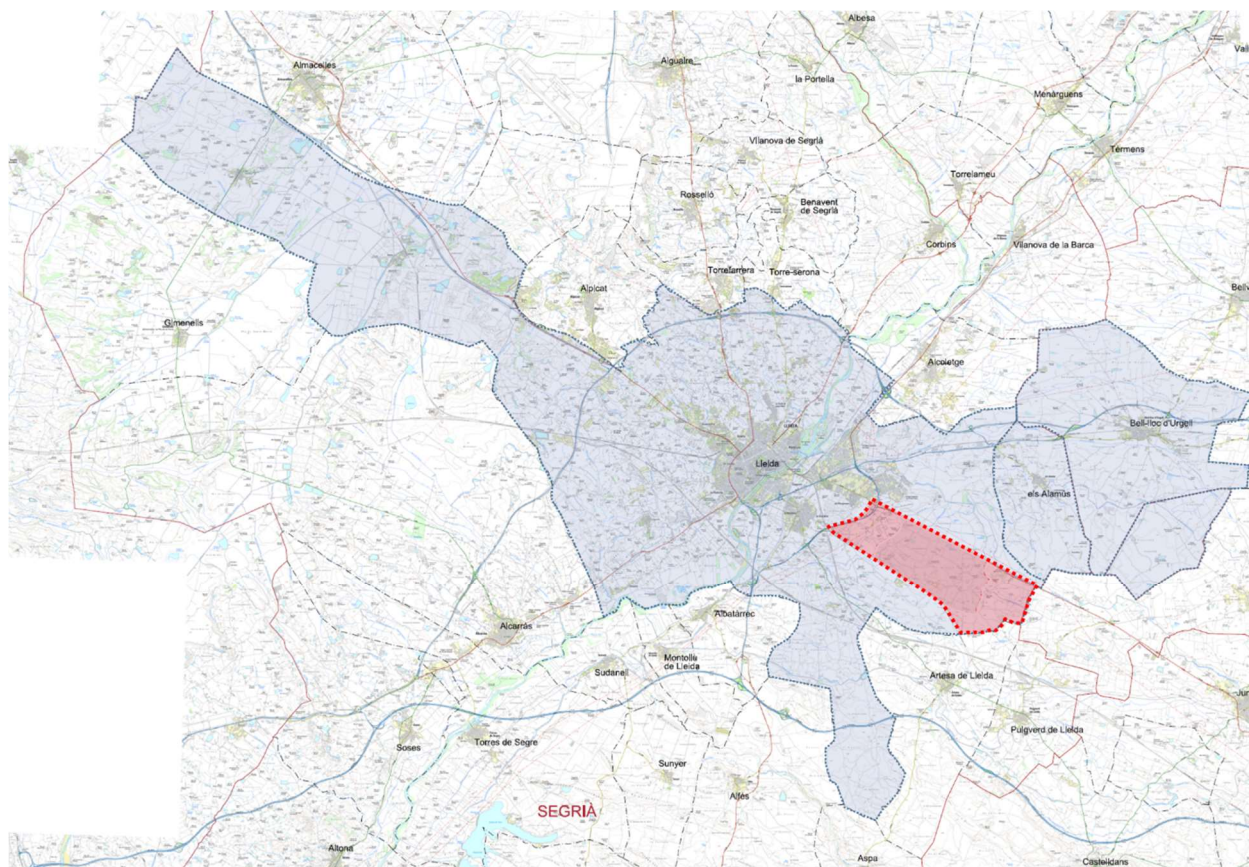
*Situación (Fuente: ICGC)*

El predominio de los relieves suaves y la conectividad en las redes de movilidad configura un territorio apto para el desarrollo económico, industrial y logístico de alta capacidad, en un punto estratégico situado fuera del ámbito de congestión de la red del entorno de Barcelona y de Tarragona, que se ve reforzado por las infraestructuras de gran capacidad y vertebración territorial que transcurren, ya sean viarias (autopista AP2, autovía A2 y carretera N240) o ferroviarias (redes convencional y de alta velocidad).

Por otro lado, el hecho geográfico también ha favorecido la presencia de un patrón agrícola característico que se extiende por toda la llanura y que caracteriza su paisaje, motor de la economía agraria de la comarca, que genera un tejido económico específico —a través de la industria asociada agroalimentaria— y que se caracteriza por numerosas muestras de arquitectura rural, asociada a un poblamiento de pequeños núcleos compactos, con una extensa red de caminos rurales.

En cuanto a la demografía, las tierras de Lleida tienen una población total de 367.016 habitantes, según datos del Idescat del año 2020, repartida en 6 comarcas (Segrià, Pla d'Urgell, Urgell, Noguera, Segarra y Garrigues) y en 149 municipios. Los principales núcleos urbanos son en primer término la ciudad de Lleida (140.403 habitantes) y en segundo término Balaguer (17.472), Tàrraga (17.445) y Mollerussa (14.649), donde se concentra el 52% de la población total del ámbito.

La población restante se reparte en otros núcleos de tamaño medio o pequeño, entre los que únicamente 8 municipios superan los 5.000 habitantes —Alcarràs (9.707), Cervera (9.350), Guissona (7.248), Almacelles (6.826), Alpicat (6.266), Les Borges Blanques (6.173), Agramunt (5.411) y Bellpuig (5.218)— y del resto, 38 municipios tienen poblaciones entre 1.000 y 5.000 habitantes, 31 municipios tienen poblaciones entre 500 y 1.000 habitantes y 68 municipios no superan los 500 habitantes.



**Términos municipales afectados por el PDU:** Lleida, Els Alamús, Bell-lloc d'Urgell. (Fuente: Elaboración propia)

## Marco físico

La llanura de Lleida se sitúa en la depresión central catalana y queda enmarcada por las cordilleras prepirenaicas en el norte, destacando la sierra del Montsec, y por las cordilleras prelitorales en el sureste, con la sierra de la Llena, la sierra del Montsant, las montañas de Prades y la sierra del Tallat. La llanura limita al este con la meseta central y se abre hacia poniente y sur siguiendo el valle del río Segre.

Al norte, la sierra del Montsec y la sierra de l'Aubenc son atravesadas de norte a sur por el Noguera Pallaresa y por el Segre, y tienen los puntos más elevados en la cima de Sant Alís (1.675 m) en el Montsec d'Ares; en las colinas de las Torretes (1.677 m) y de Mirapallars (1.672 m) en el Montsec de Rúbies; la Roca Alta (1.437 m) en el extremo este de la cordillera; y la cima del Coscollet (1.621) en la sierra de l'Aubenc.

Al sudeste, la cordillera prelitoral tiene los puntos más elevados en la Punta del Curull (1.022 m) en la sierra de la Llena; en la Roca Corbatera (1.167 m) en la sierra del Montsant; en el cerro de la Baltasana (1.201 m) en las montañas de Prades; y en la colina Gros de Vallbona (804 m) en la sierra del Tallat.

La topografía de la llanura, siguiendo el eje este-oeste a lo largo de la A-2 desde Cervera hasta Lleida oscila entre las siguientes cotas: collado de la Panadella (700), Cervera (540), Tàrrega (370), Bellpuig (300), Mollerussa (250), Bell-lloc d'Urgell (200) y Lleida (150); y en el límite norte de la llanura, Alfarràs (300) y Balaguer (220).



**Mapa físico.** Plana de Lleida y entorno (Fuente: Google)

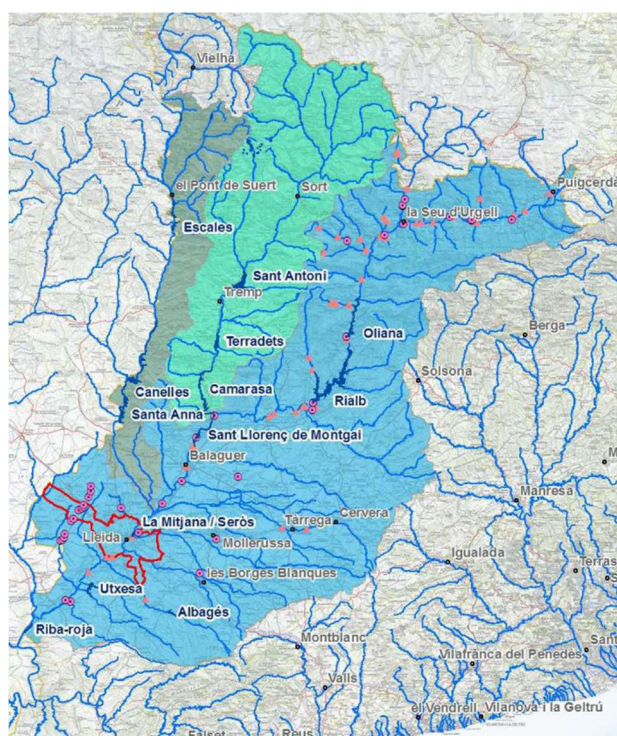
## Sistema hídrico

La red hidrográfica de la llanura de Lleida está incluida en la cuenca del río Segre, que la atraviesa de noreste a suroeste y que recoge el resto de cuencas subsidiarias de los principales cursos fluviales que vierten aguas en el ámbito de la llanura: por la orilla derecha, el Noguera Pallaresa que desemboca en el desfiladero de Camarasa poco después de la toma del mismo nombre, y el Noguera Ribagorçana que desemboca al sur del núcleo de Vilanova de la Barca; y por la orilla izquierda, el Sió que desemboca al norte del núcleo de Balaguer, el río Corb que desemboca en un punto muy cercano al de la confluencia entre el Segre y el Noguera Ribagorçana, y el río de Set que vierte aguas más abajo de la ciudad de Lleida, entre los núcleos de Alcarràs y Sudanell.

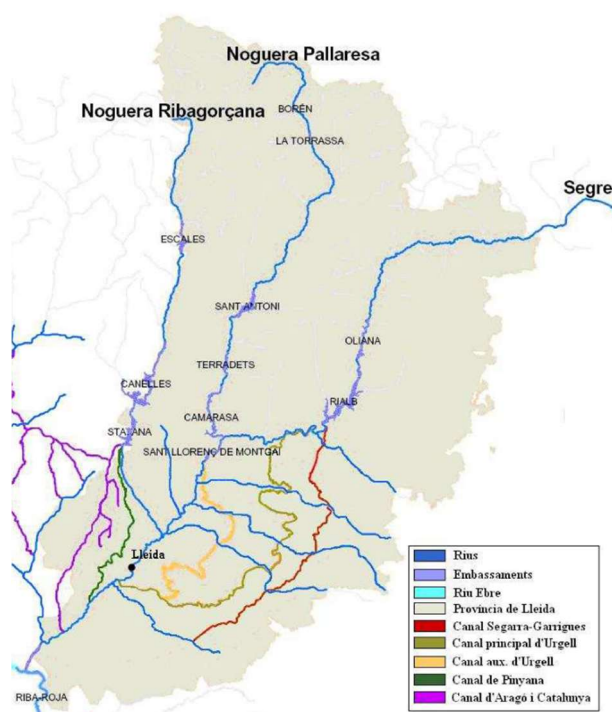
En el extremo suroeste, junto al límite entre Cataluña y Aragón, se produce la confluencia entre los ríos Segre y Cinca a la altura del núcleo de la Granja de Escarp para, poco más allá, a unos 8 km, verter aguas en el río Ebro a la altura del núcleo de Mequinenza, en Aragón, aguas abajo del pantano.

Aparte de los cursos fluviales naturales, la llanura tiene una extensa red de canales de riego, entre los que destacan: el *canal principal de Urgell*, que se inicia aguas abajo del núcleo de Ponts para discurrir en sentido suroeste pasando cerca de los núcleos de Artesa de Segre, Agramunt, Inglesola, Bellpuig, Arbeca, Les Borges Blanques, Artesa de Lleida y finalizar en el río en el término de Montoliu de Lleida; el *canal auxiliar de Urgell*, que se inicia en el pantano de Sant Llorenç de Montgai y se une al canal principal en Artesa de Lleida, así como las cuatro acequias transversales que conectan de este a oeste los dos canales y el Segre (acequias Primera, Segunda, Tercera y Cuarta); y el *canal Segarra-Garrigues*, que se inicia en el embalse de Rialb para discurrir en sentido suroeste pasando cerca de los núcleos de Agramunt, Tàrraga, Les Borges Blanques y finalizar en el pantano de Albagés, en el río de Set.

Por otro lado, el canal de Serós, de aprovechamiento hidroeléctrico, se inicia en el norte de la ciudad de Lleida y finaliza en el río en el término de Seròs donde se ubica la central hidroeléctrica del mismo nombre.



**Cuenca del Segre** (Fuente: Plan del río Segre, Lleida)

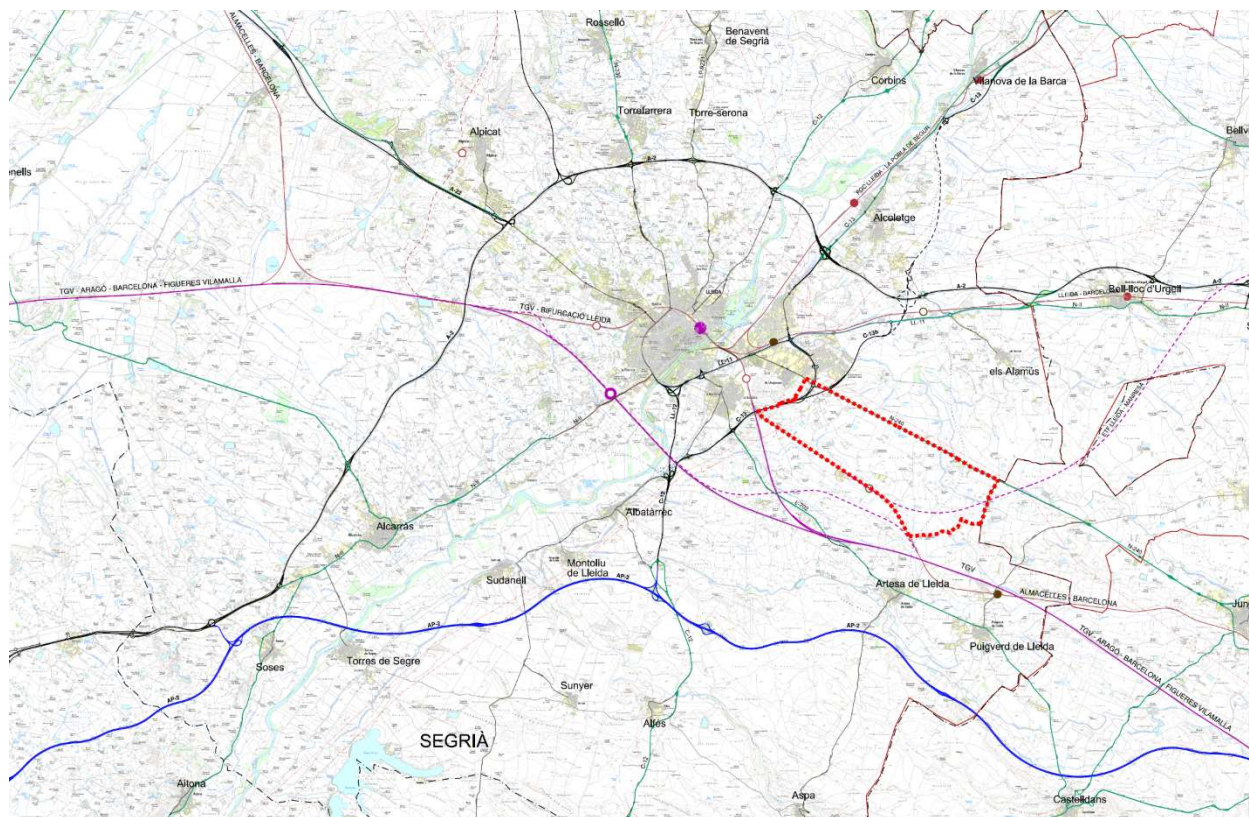


**Canales de regadío** (Fuente: Plan del río Segre, Lleida)

## 1.2.2 Infraestructuras

El ámbito de la llanura de Lleida ocupa una posición central en el corredor natural de comunicaciones que une el litoral catalán con el valle del Ebro. Este hecho y la naturaleza de llanura han marcado la evolución histórica de su estructura vial y ferroviaria. Su eje central de desarrollo social y económico está situado en la traza del itinerario Zaragoza-Lleida-Barcelona.

En el territorio destaca la ciudad de Lleida como nodo de comunicaciones, papel documentado desde tiempos antiguos, donde muchas vías actuales siguen la traza de las antiguas vías romanas como la calzada que bajaba de los Pirineos y enlazaba a Lleida con Via Augusta, la que unía Tarragona con Huesca, o la que iba al Pallars por Balaguer.



*Infraestructuras viarias y ferroviarias (Fuente: Elaboración propia)*

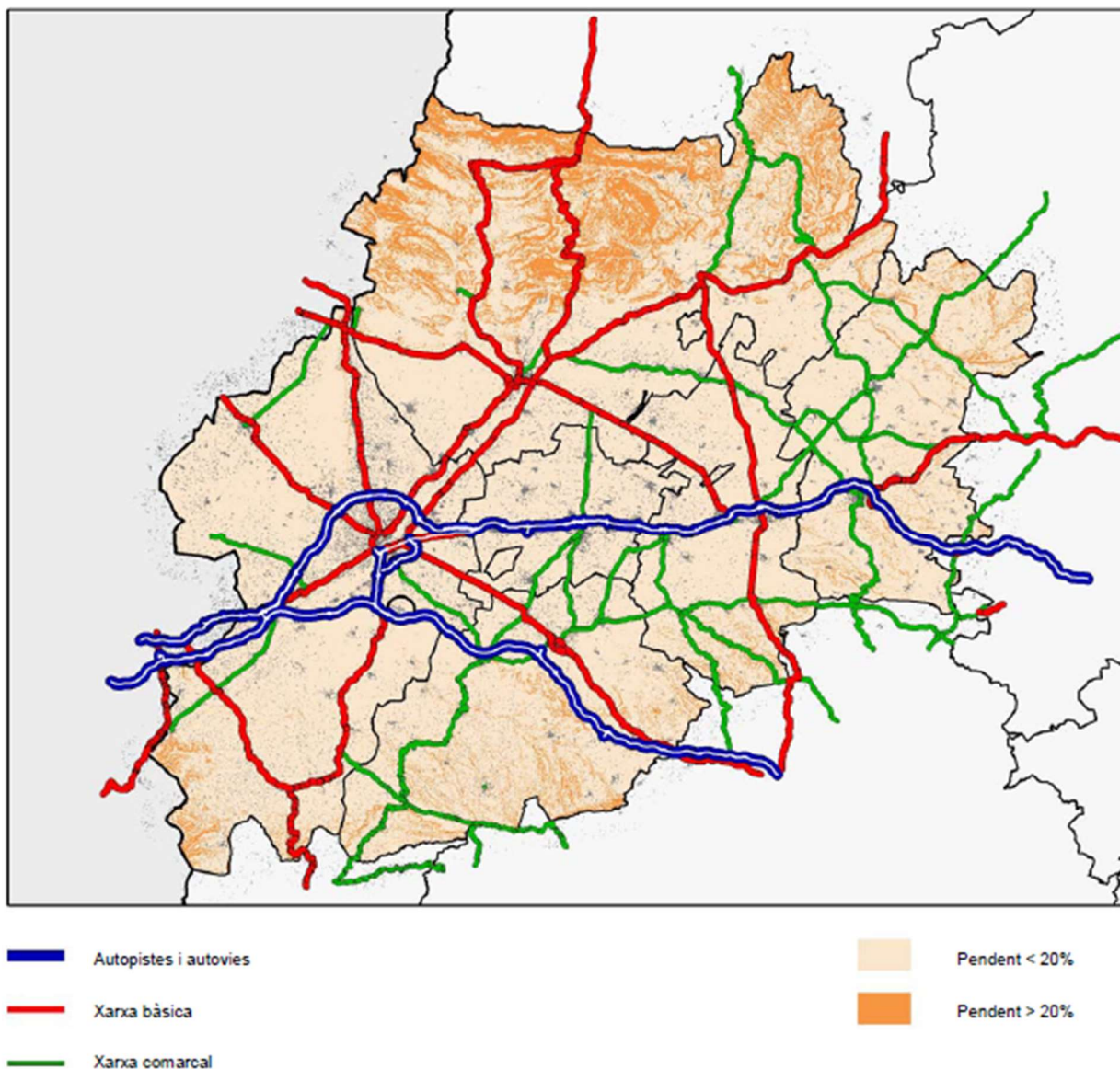
### Red viaria

En relación con la red viaria, en la llanura de Lleida confluyen las vías de alta capacidad A2 y AP2 que atraviesan el ámbito de este a oeste. La autovía A2 es la continuación del NII, integrada en la red radial estatal, que constituye el itinerario fundamental entre Madrid, Barcelona y la frontera francesa pasando por Cervera e Igualada. Al llegar a Cervera, el corredor se bifurca: hacia el sudeste se convierte en la autovía hacia Barcelona, mientras que hacia el noreste, en dirección Manresa, se transforma en la carretera C25 siguiendo el eje Transversal. La autopista AP2 une Zaragoza y Tarragona pasando por Lleida y Les Borges Blanques, recorriendo el eje del Ebro. Estas dos vías, además, realizan la función de ejes transeuropeos que tienen especial peso en el transporte de mercancías por carretera.

Por otro lado, están presentes las autopistas A22 (enlaza Huesca con Lleida) y A14 (une Lleida con el aeropuerto de Alguairé). Las carreteras nacionales N240 (enmarca el ámbito del PDU y une Huesca con Tarragona), N230 (une el Segrià con Alta Ribagorça y Vall d'Aran a través de territorio aragonés hasta llegar a Francia) y NII (es la continuación hacia el oeste de la A2, paralela a la AP2 en el tramo Zaragoza - Lleida) y las carreteras C12 (une Balaguer con Lleida por uno de los márgenes del río Segre hasta

Amposta atravesando las Terres de l'Ebre ) y la C13 (recorre por el otro margen del río desde La Pobla de Segur hasta Lleida) completan la red viaria principal al entorno.

La estructura radial de las vías refuerza el papel de rótula de comunicaciones de Lleida, teniendo conexión con las capitales de Zaragoza, Huesca, Tarragona, Gerona, Barcelona y la frontera francesa. La orografía plana del terreno ha fomentado y facilitado la ejecución de un gran número de infraestructuras viarias.



*Red vial. (Fuente: Plan territorial parcial de Ponent)*

### Red ferroviaria

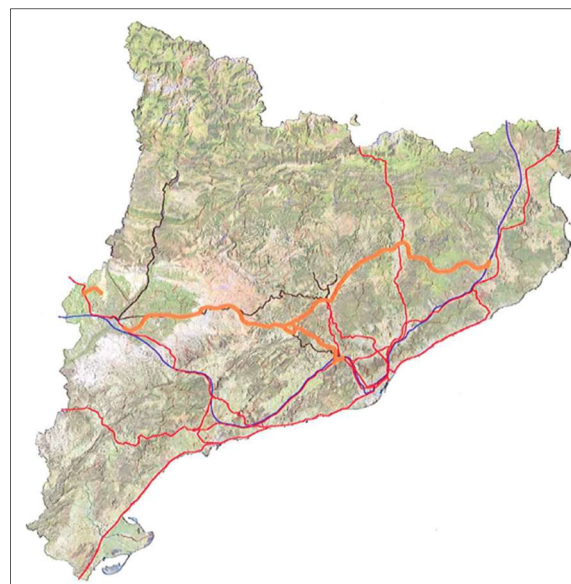
En cuanto a las infraestructuras ferroviarias, al igual que con la red viaria, Lleida actúa como nodo de comunicaciones a través de la estación Lleida Pirineus. En el territorio confluyen líneas de alta velocidad, líneas regionales RENFE y líneas de FGC.

- La línea de alta velocidad se sitúa en el eje Zaragoza-Lleida-Barcelona-Francia uniendo las capitales con ancho internacional (1.435 mm).
- La línea Lleida - La Pobla de Segur es operada por FGC en vía única con ancho ibérico (1.668 mm)

- Cuatro líneas de regionales de RENFE con ancho ibérico y vía única: la línea de media distancia Lleida-Zaragoza por Binéfar, la línea R12 Barcelona -Lleida por Manresa, la línea R13 Barcelona-Lleida por Valls y la línea R14 Barcelona-Lleida por Tarragona. Las dos últimas comparten infraestructura desde la Plana de Picamoixons hasta Lleida.

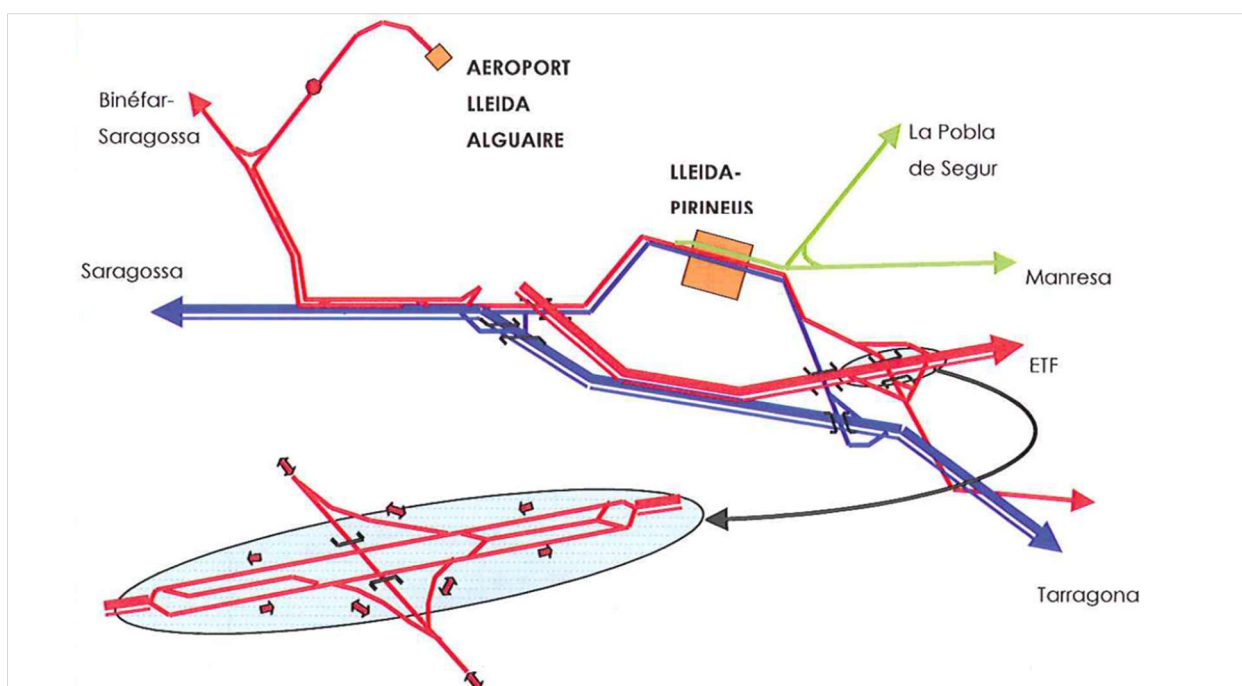


**Principales corredores de mercancías**  
(Fuente: Estrategia logística de Cataluña 2020/2040)



**Propuesta de trazado del eje transversal ferroviario**  
(Fuente: PDU Eje transversal ferroviario)

De las líneas presentes en el ámbito, sólo el eje Zaragoza-Lleida-Barcelona para Binéfar, Valls y Tarragona es apto para el transporte de mercancías. Éste se conoce como corredor del Ebro y supone el principal eje de mercancías de país, ya que permite la unión de los puertos de Tarragona y Barcelona así como la frontera francesa con el resto de la península.



**Integración funcional del ETF en los alrededores de Lleida** (Fuente: PDU ETF)

Para reforzar el papel de rótula de mercancías del territorio, se encuentra la terminal de mercancías del Pla de la Vilanoveta, situada al norte del ámbito. Ésta es una de las 6 terminales ferroviarias intermodales de Cataluña con capacidad para transferencia de carga contenible entre carretera y ferrocarriles. Además está el apartador de Puigvert de Lleida de la empresa Tradinsa en el sur.

Aparte, se encuentra el proyecto del eje transversal ferroviario (ETF) que fomenta la transversalidad en la centralidad el sistema de malla de nudos. La línea está destinada al tráfico mixto de pasajeros y mercancías. Esta mejora de la red ferroviaria catalana consiste, entre otras actuaciones, en la conexión directa de Lleida con las comarcas de Girona así como la conexión con los puertos de Barcelona y Tarragona.

### Estaciones intermodales de mercancías

Las estaciones de transporte de mercancías, con la conexión a una vía, permiten iniciar, complementar o completar el transporte ferroviario de mercancías, mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y/o la carga que transporta. Entre éstas se encuentran las terminales intermodales que destacan por combinar varios modos de transporte de forma integrada en la cadena de transporte con una misma Unidad de Transporte Intermodal (UTIs), en este caso ferroviario y terrestre. El transporte intermodal presenta ventajas sobre el tradicional como una carga y descarga más rápida, reducción de costes, disminución de tremos de transporte y menor consumo energético entre otros.

Las nuevas terminales intermodales deben concebirse como auténticos centros logísticos con capacidad de generar valor añadir al transporte. Por eso debe priorizarse la construcción de estaciones intermodales en nodos logísticos y en las conexiones con redes de transporte de mercancías viarias y ferroviarias.

Para dimensionar una estación intermodal de mercancías debe entenderse que la superficie de las terminales está directamente relacionada con su capacidad. La UTI más habitual es la Unidad Equivalente a Veinte Pies (TEU). Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m) de longitud por 8 pies (2,4 m) de ancho por 8,5 pies (2,6 m) de altura.

En las terminales intermodales se encuentran distintas tipologías de vías. Por un lado, se encuentran las vías de recepción/expedición (R/E), que tienen la función de zona de espera para los ferrocarriles. Siguiendo el protocolo de FERRMED éstas deben ser mínimo de 750 m de largo, siendo recomendable que lleguen hasta 1.500 m. Por otra parte, las vías de carga/descarga (C/D) que se acompañan de vías de apoyo por las maniobras de las locomotoras. Siguiendo el protocolo de FERRMED éstas serán de longitud máxima 750 m, porque en trenes de longitud superior se necesitan maniobras muy largas. Las vías de C/D pueden ser tres tipos: de transporte de contenedores, de mercancía general y de *ferroustage*. En el caso de los contenedores, la manipulación se puede realizar con grúas automóviles o grúas-pórtico. En cuanto al *ferroustage* o autopista ferroviaria, las vías de C/D deben estar específicamente acondicionadas, ya que es una tipología de transporte donde los camiones (todo el vehículo o sólo el semirremolque) son transportados por ferrocarril.

También se proyecta una zona de almacenamiento de las mercancías junto a las vías de C/D, de la misma longitud que éstas, con un ancho mínimo de 25 m para permitir el giro de los camiones. Los contenedores se pueden disponer en el área en bloque o en hilera, de tres a 5 alturas de apilamiento.

Otros aspectos a tener en cuenta a la hora de diseñar estaciones intermodales:

- Las terminales se pueden diseñar con configuración de las vías en paralelo o en serie, en función de la disposición de los haces de C/D y de R/E. En serie el movimiento entre C/D y R/E se realizará de forma directa, mientras que en paralelo la operación requerirá mangos de maniobra.
- Las terminales pueden operarse en configuración de fondos de saco o configuración pasante. La segunda configuración es más eficiente, reduciendo el número de maniobras de los ferrocarriles y facilitando la explotación de las terminales.
- Todas las vías deben estar electrificadas, excepto el haz de C/D.

- La pendiente máxima en las vías de R/E es de 2%, mientras que en las de C/D será nula.
- La vialidad interna de la terminal evitará cruzar a nivel con las vías y tendrá una pendiente máxima del 8%.

En Cataluña existen 6 terminales ferroviarias intermodales con capacidad para transferencia de carga contenizada entre carretera y ferrocarril:

- Barcelona Can Tunis: 1.540 TEUs, 3 vías de C/D de 485 m, 8 vías de E/R de 550/750 m.
- Barcelona Morrot: 1.870 TEUs, 10 vías de C/D de 480 m, 2 vías de E/R de 515/440 m.
- Constantino: 1.684 TEUs, 5 vías de C/D de 375 m, 2 vías de E/R de 540 m.
- Tarragona Mercancías: 580 TEUs, 3 vías de C/D de 300 m, 6 vías de E/R de 570 m.
- Granollers mercancías: 875 TEUs, 4 vías de C/D de 365 m, 2 vías de E/R de 615 m.
- Pla de la Vilanova: En los últimos años no ha estado operativa, hasta que en abril de 2019 se adjudicó en concesión.

La terminal del Pla de la Vilanova se sitúa próxima al ámbito, pero queda limitada en espacio y capacidad para su ubicación. Las vías de R/E (de sólo 300 m), la zona de almacenamiento y el espacio de aparcamiento de camiones no pueden crecer al estar el ámbito encajado entre otras infraestructuras y carecer de espacio libre disponible. Esta imposibilidad de crecimiento no permite la explotación de trenes de mayores longitudes y reduce el volumen de expediciones que pueden realizarse de forma simultánea. Además, afecta directamente a la rentabilidad de la infraestructura, ya que al tratarse de una terminal en callejón sin salida requiere un mayor número de maniobras y en trenes tan cortos es poco eficiente. Así se justifica la necesidad de una terminal intermodal de tamaños modernos en el área.

### **Infraestructura aeroportuaria**

El aeropuerto de Lleida-Alguaire fue inaugurado el 17/1/2010 y se ubica dentro del término municipal de Alguaire. La infraestructura tiene carácter regional y da servicio a la ciudad de Lleida y comarcas del entorno. Se trata del primer aeropuerto construido por la Generalidad de Cataluña, siendo gestionado por Aeropuertos de Cataluña, con el objetivo de crear, en la zona de poniente, un aeropuerto regional para dar servicio tanto a pasajeros, como a mercancías de la demarcación.

### **Riesgos tecnológicos**

#### PLASEQCAT

El Plan de emergencia exterior del sector químico de Cataluña (PLASEQCAT), revisado por el acuerdo de Gobierno GOV/29/2015, de 3 de marzo, es el marco orgánico y funcional para hacer frente a las emergencias por accidentes graves con sustancias peligrosas previamente analizados, clasificados y mayoritariamente evaluados. En él se establece el esquema de coordinación de las autoridades, organismos y servicios llamados a intervenir, los recursos humanos y materiales necesarios para su aplicación y las medidas de protección más idóneas.

En el caso de las industrias afectadas por el nivel alto de la normativa de accidentes graves, éstas elaborarán informes de seguridad que contemplen los escenarios accidentales asociados a sus instalaciones, así como las zonas de afectación que se deriven, según los criterios establecidos en la normativa específica. Las zonas de afectación son las siguientes: zona de intervención y zona de alerta, zona de indefensión hacia la autoprotección (IEA) y zona de intensidad límite en el exterior (ILE).

Para determinar el grado de afectación por riesgo químico en establecimientos industriales es necesario identificar los establecimientos afectados por la normativa SEVESO que pueden tener efectos sobre el ámbito del plan director. El establecimiento industrial incluido en el PLASEQCAT más cercano al ámbito

del PDU es el de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), ubicado en el polígono industrial de Els Magraners a una distancia de 1,1 km del ámbito.

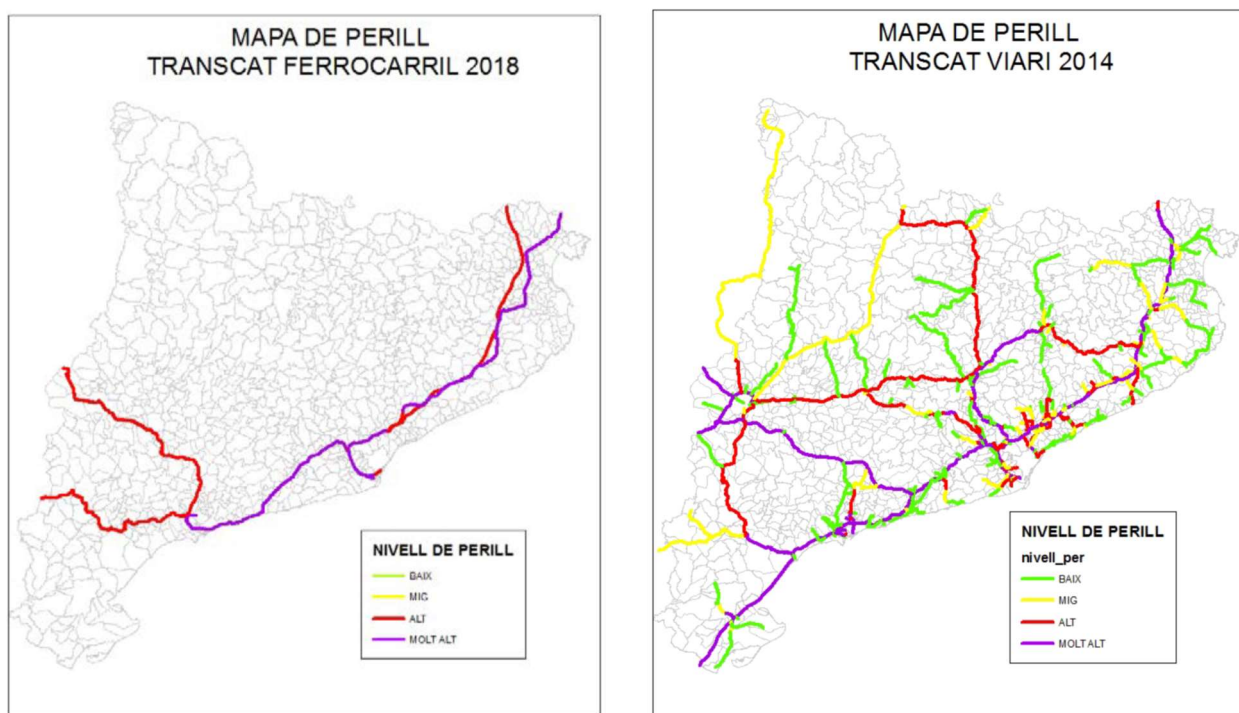
### TRANSCAT

El Plan especial de emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña (TRANSCAT), revisado por el acuerdo de Gobierno GOV/117/2017, de 1 de agosto, es el marco orgánico y funcional para hacer frente a todas aquellas emergencias relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en el ámbito territorial de Cataluña.

La Instrucción técnica INT/2330/2013, de 29 de octubre, de la Dirección General de Protección Civil (versión revisada en fecha 2/4/2019), relativa a la elaboración de los informes sobre las condiciones mínimas que deben cumplir los nuevos desarrollos urbanísticos a ubicar dentro de las zonas identificadas como de riesgo químico en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril define, entre otros aspectos, la zona de indefensión (ZIF) como la franja de seguridad mínima necesaria por la viabilidad de la autoprotección en los elementos vulnerables en el marco de un accidente con materias peligrosas.

La instrucción técnica define una zona de indefensión (ZIF) genérica de 500 m de anchura alrededor de las vías en las que existe un nivel de peligro muy alto, por carretera o ferrocarril, donde se detallan las posibles medidas a adoptar para reducir dicha franja.

El ámbito de actuación del PDU se ve afectado por la línea ferroviaria de mercancías que limita por su lado suroeste, con un alto nivel de peligro. Por otra parte, las infraestructuras viarias con un nivel de peligro alto o muy alto que discurren por la llanura, correspondientes a la autopista AP-2 (nivel muy alto) ya la autovía A-2 (nivel alto), pasan en ambos casos a una distancia de algo más de 3 km en los puntos más cercanos respecto al ámbito de actuación del PDU.



*Mapas de peligro de las redes viaria y ferroviaria del TRANSCAT (Fuente: Instrucción técnica INT/2330/2013)*

### 1.2.3 Suelos de actividad económica

Las implantaciones industriales de la llanura de Lleida se sitúan a lo largo de las principales infraestructuras viarias del corredor central que la atraviesan, como la autovía A2, así como el resto de carreteras que de manera radial confluyen en la ciudad de Lleida .

Haciendo una primera aproximación, se puede constatar que las implantaciones de suelos de actividad económica previstas por el planeamiento urbanístico vigente en la llanura de Lleida se caracterizan por una serie de piezas de dimensión media y/o pequeña que se sitúan de forma dispersa en el territorio , aparte de los asentamientos de mayor dimensión que se detallarán a continuación.

A continuación consta una relación de los asentamientos industriales existentes con superficies superiores a las 50 ha, ya sean polígonos únicos o conjuntos de polígonos relacionados entre ellos, donde destaca la gran pieza continua situada en el este de la ciudad de Lleida. Las áreas consideradas incluyen tanto los suelos urbanos ya desarrollados como los suelos urbanizables hoy todavía pendientes de desarrollo.

Los polígonos/sectores analizados se han agrupado en seis áreas diferenciadas: por un lado, el área central correspondiente a la ciudad de Lleida y por otro, las cinco áreas relacionadas con los ejes varios que de forma radial confluyen en la ciudad de Lleida, correspondientes a las carreteras N240, NII/A2 y C13 en el lado este del área central y las carreteras N230/A14, N240/A22 y NII/A2 en el lado oeste.



**Áreas de suelos industriales existentes de la llanura de Lleida de superficie superior a 50 ha**  
(Fuente: Elaboración propia)

#### Área central:

Valores globales: total 510 ha, pendientes de desarrollo 70 ha (14%)

(1) **Lleida este (510 ha):** conjunto de los polígonos industriales del Segre, Lleidaparc, Torre Vila-roja, Canals, Torre del Soler, Camí dels Frares y CIM Lleida, situado al este de la ciudad de Lleida en el área donde confluyen las carreteras N240, C13 y LL11. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (70 ha).

#### Área sudeste (eje carretera N240):

Valores globales: total 260 ha, pendientes de desarrollo 165 ha (63%)

(2) **Juneda (110 ha):** polígono industrial de Juneda, situado al oeste del casco urbano aparte y lado de la carretera N240. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (80 ha).

(3) *Verduras (65 ha)*: polígono industrial de las Verduras, situado en una posición aislada en el término de Les Borges Blanques y colindante a la autopista AP2. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (40 ha).

(4) *Les Borges Blanques (85 ha)*: polígono industrial de Castellots, situado al este del casco urbano de Les Borges Blanques. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (45 ha).

Área Este (eje carretera NII/A2):

*Valores globales: total 1.270 ha, pendientes de desarrollo 700 ha (55%)*

(5) *Els Alamús (50 ha)*: polígono industrial de los Alamús, situado al noroeste del casco urbano en ambos lados de la carretera LV2003. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (50 ha)

(6) *Bell-lloc d'Urgell (60 ha)*: polígono industrial de les Vinyes del Mig, situado al norte del núcleo urbano de Bell-lloc d'Urgell y colindante a la autovía A2 y en la carretera LV3311.

(7) *Mollerussa (350 ha)*: conjunto de los polígonos industriales del Palacio de Anglesola, Vila-sana, Vilars, Ronda Ponent, Sur, Golparc y el Colomer, situados en torno al núcleo de Mollerussa, en los términos Mollerussa, Palau de Anglesola, Vila-sana, Golmés y Fondarella. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (160 ha).

(8) *Bellpuig (175 ha)*: conjunto de los polígonos industriales de Bellpuig y del Coscollar, situados en torno al núcleo urbano a ambos lados de la carretera NII. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (120 ha).

(9) *Anglesola (55 ha)*: polígono industrial de la Serra, situado al sur del núcleo urbano de Anglesola a caballo de los términos de Anglesola y de Vilagrassa. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (40 ha).

(10) *Tàrraga (370 ha)*: conjunto de los polígonos industriales de la Canaleta, Boscarró, Els Plans, Riambau y Ponent, situados en torno al núcleo de Tàrraga. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (255 ha).

(11) *Cervera (210 ha)*: polígono industrial Camino de Tordera-Cervera Industrial, situado al oeste del casco urbano de Cervera. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (75 ha).

Área noreste (eje carretera C13):

*Valores globales: total 310 ha, pendientes de desarrollo 100 ha (32%)*

(12) *Alcoletge (100 ha)*: conjunto de los polígonos industriales de Latina, Canals y Nora, situados en torno al núcleo urbano y colindantes a la carretera C13. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (65 ha).

(13) *Vilanova de la Barca/Tèrmens (65 ha)*: conjunto de los polígonos industriales Vilapark, Eral Sud-Oeste y Tossal de la Bassa, situados entre los núcleos de Vilanova y Termens y colindantes a la carretera C13.

(14) *Pla de Corb (70 ha)*: polígono industrial del Pla de Corb, situado en una posición aislada en el término de Balaguer y colindante a la carretera C12.

(15) *Balaguer (75 ha)*: conjunto de los polígonos industriales del Secano, Campllong y Hostal Nou y la Codosa, situados alrededor del núcleo de Balaguer, en los términos de Balaguer y de Vallfogona de Balaguer. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (35 ha).

Área norte (eje carreteras N230/A14 y N240/A22):

*Valores globales: total 610 ha, pendientes de desarrollo 480 ha (79%)*

(16) *Torrefarrera (80 ha)*: polígono industrial de Torrefarrera, situado al oeste del núcleo urbano y colindante a la carretera N230.

(17) *Alguaire (250 ha)*: conjunto formado por un lado por el polígono industrial Indulleida y por el sector del Tabaco, situado al sur del casco urbano de Alguaire, en los términos de Alguaire y de Vilanova de Segrià a ambos lados de la carretera N230; y por otro lado por el sector Plans de Dalt, de suelo urbanizable no delimitado y 115 ha de superficie, situado al suroeste del casco urbano. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (225 ha).

(18) *Almenar (150 ha)*: conjunto formado por un lado por el polígono industrial de Almenar y por el sector Pie de la Carretera, situado al sur al norte del núcleo urbano a ambos lados de la carretera N230; y por otro lado por el sector del Pla, de suelo urbanizable no delimitado y 100 ha de superficie, situado al suroeste del casco urbano. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (125 ha).

(19) *Almacelles (130 ha)*: polígono industrial de Almacelles (130 ha), situado al sudeste del casco urbano y colindante a la carretera N240. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (130 ha).

**Àrea suroeste (eje carretera NII/A2):**

*Valores globales: total 400 ha, pendientes de desarrollo 295 ha (74%)*

(20) *Lleida suroeste (50 ha)*: sector de Torre Picart, situado al suroeste del casco urbano y colindante a la carretera NII. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (45 ha).

(21) *Alcarràs (350 ha)*: conjunto de los polígonos industriales de Alcarràs y Revés, situados al noreste del casco urbano y de los polígonos industriales del Pla de Panamá, Polinasa, Pla de Trotes, Les Planes y Autovía, situados al sur -oeste del núcleo urbano, a ambos lados de la carretera NII, en los términos de Alcarràs, Torres de Segre y Soses. Suelo urbanizable pendiente de desarrollo (250 ha).

| Àrees                 | Polígons                                                                              | Superfície (ha) |         |     |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------|-----|
|                       |                                                                                       | Total           | Pendent | %   |
| ÀREA CENTRAL          | 1. Lleida Est                                                                         | 510             | 70      | 14% |
| ÀREA SUD-EST          | 2. Juneda 3. Verdures 4. Borges Blanques                                              | 260             | 165     | 63% |
| ÀREA EST              | 5. Alamús 6. Bell-lloc 7. Mollerussa 8. Bellpuig 9. Anglesola 10. Tàrraga 11. Cervera | 1.270           | 700     | 55% |
| ÀREA NORD-EST         | 12. Alcoletge 13. Vilanova de la Barca/Tèrmens 14. Pla de Corb 15. Balaguer           | 310             | 100     | 32% |
| ÀREA NORD             | 16. Torrefarrera 17. Alguairé 18. Almenar 19. Almacelles                              | 610             | 480     | 79% |
| ÀREA SUD-OEST         | 20. Lleida Sud-oest 21. Alcarràs                                                      | 400             | 295     | 74% |
| TOTAL PLANA DE LLEIDA |                                                                                       | 3.360           | 1.810   | 54% |

Del conjunto de sectores relacionados anteriormente, resulta una superficie total de 3.360 ha de suelos urbanos o urbanizables clasificados por el planeamiento urbanístico vigente destinados al uso industrial/actividad económica, de los cuales una superficie de 1.810 está hoy todavía pendiente de desarrollo, lo que supone una proporción de 54%.

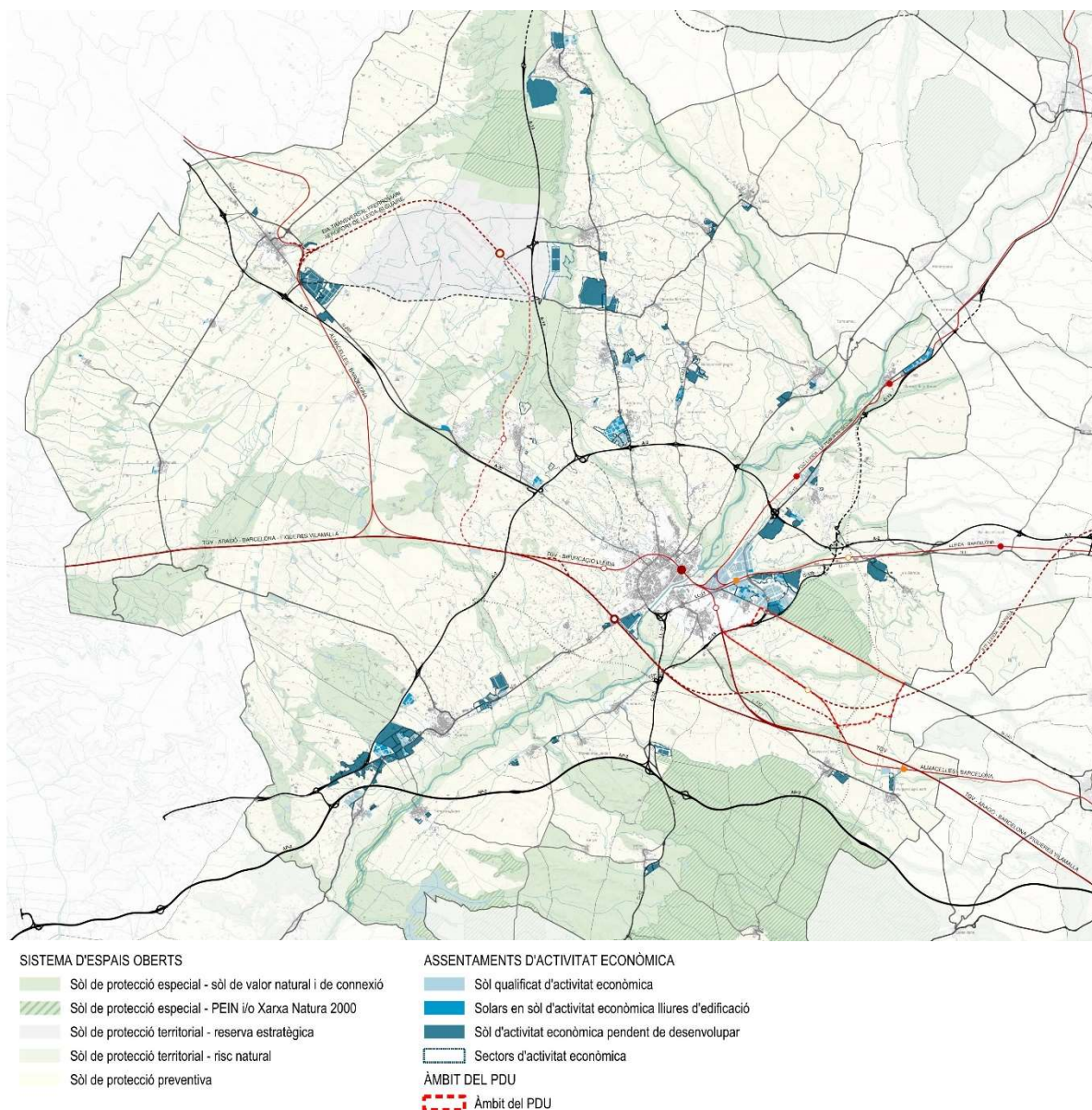
## Subsistema Lleida

La principal área de actividad económica, reforzada por el efecto capitalidad de la ciudad, está en la conurbación de Lleida. Con una superficie de unas 510 ha es el área de actividad de mayor dimensión, con mayor grado de consolidación y mejor ubicada respecto a las infraestructuras. Es un ámbito donde actualmente ya casi no se encuentran parcelas disponibles, aunque todavía quedan por desarrollar dos ámbitos, el sector SUR-35 y el sector SUR-45.

En cambio, en el resto del territorio, encontramos ámbitos de actividad económica de menor dimensión y con distinto grado de consolidación, situados en los municipios más cercanos a Lleida. Por ejemplo, el sector Comes y Raconada SAU-15 situado de Torrefarrera y el sector industrial Vila Park (SAU-1) situado en Vilanova de la Barca, tienen sus respectivos ámbitos de actividad económica en proceso de consolidación con gran parte de las parcelas disponibles. Estos ámbitos se caracterizan por tener una buena conectividad con la red viaria pero no tienen la previsión de poder ofrecer conectividad con la red ferroviaria para el transporte de mercancías.

Respecto a las áreas de actividad previstas en el planeamiento vigente que todavía no se han desarrollado destacan por su dimensión y posición los siguientes ámbitos: por un lado los asentamientos de actividad previstos en los tres municipios que sitúan alrededor del aeropuerto de 'Alguairé: Almacelles, Alguairé y Almenar. En los tres casos, el planeamiento vigente prevé el desarrollo de nuevos ámbitos de actividad económica, en parte fundamentados en las potenciales sinergias con la actividad aeroportuaria. Sólo en el caso de Almacelles, los sectores de desarrollo tienen el potencial para ofrecer una buena conectividad con la red ferroviaria.

La otra gran área de actividad económica es la situada en el suroeste de Lleida, en los términos municipales de Alcarràs, Torres de Segre y Soses en un emplazamiento que ofrece muy buena conectividad tanto con la A2 como con la AP2 pero tampoco tiene previsión de poder ofrecer una buena conectividad ferroviaria.



**Subsistema Lleida.** Disponibilidad de suelo en áreas especializadas de actividad económica  
(Fuente: Elaboración propia)

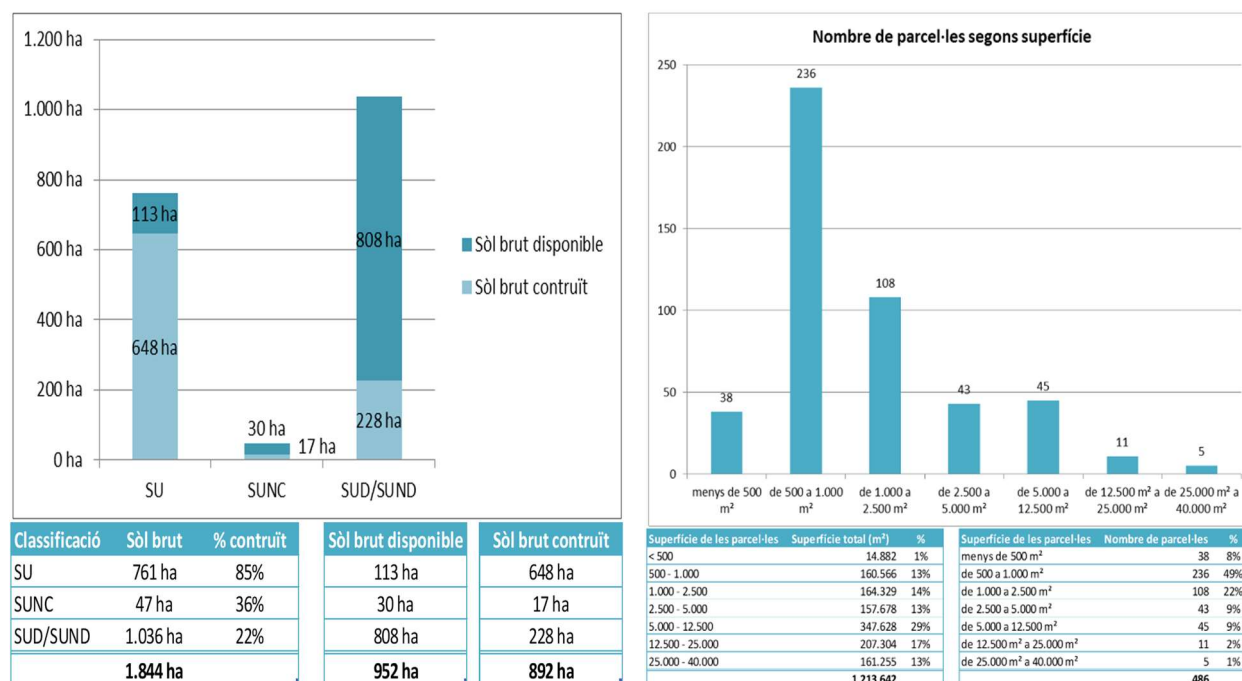
Para cuantificar la disponibilidad de suelo en sectores de actividades económica a continuación se analiza la situación actual de la actividad económica en relación con las previsiones del planeamiento vigente.

Por un lado, mediante el MUC se ha realizado una estimación del suelo de actividad económica pendiente de desarrollar, incluyendo todos los suelos urbanizables en sectores de desarrollo especializados en actividad económica. Para relacionar los datos obtenidos con el consumo de suelo, se ha utilizado el suelo bruto para facilitar la comparativa de los datos.

Por otra parte, respecto al suelo urbano, se ha tenido en cuenta el grado de consolidación de los polígonos actuales mediante la identificación de las parcelas vacantes, así como las actividades económicas existentes en suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable. Del total del suelo urbano de actividad económica, equivalentes a 761 ha de suelo bruto, 648 ha (85%) están ocupadas por actividades mientras que las parcelas disponibles equivalen a un 113 ha (15%).

En el caso del suelo urbano no consolidado, el suelo bruto total es de 47 ha de las cuales 17 ha ya tienen actividades existentes y 30 ha pendientes de desarrollar. Y respecto al suelo urbanizable delimitado y no delimitado el suelo bruto previsto en el planeamiento es de 1.036 ha de las que 228 ha (22%) corresponden a suelos con actividades existentes y 808 ha (78%) con suelos sin actividades existentes pendientes de desarrollo.

La actividad económica en asentamientos de actividad económica total en el subsistema Lleida es de 892 ha de suelo bruto. El suelo bruto en sectores pendientes de desarrollar previstos en sus respectivos planes generales representan un total de 838 ha. Las parcelas disponibles en suelo urbano equivalen a unas 113 ha de suelo bruto. Por tanto, si tenemos en cuenta estos dos valores, el suelo bruto disponible en el subsistema Lleida para actividad económica es de 952 ha.



**Subsistema Lleida.** Suelo disponible y parcelas disponibles (Fuente: Elaboración propia)

El análisis de las parcelas del subsistema Lleida en suelo de actividad económica muestra que la oferta actual es mayoritariamente de parcelas de entre 500 a 2.500 m² (71% de las parcelas). La oferta de parcelas de entre 2.500 a 12.500 m² es de 88 parcelas que representan el 11% del total y el 42% de la superficie total. Las 11 parcelas entre 12.500 y 25.000 representan el 17% de la superficie. Y las mayores parcelas que hay en el subsistema Lleida son 5 parcelas de entre 25.000 y 40.000 m².

Por tanto, en el subsistema Lleida, no hay oferta suficiente de parcelas grandes de más de 2,5 ha y no existe ninguna parcela con una superficie superior a las 4 ha.

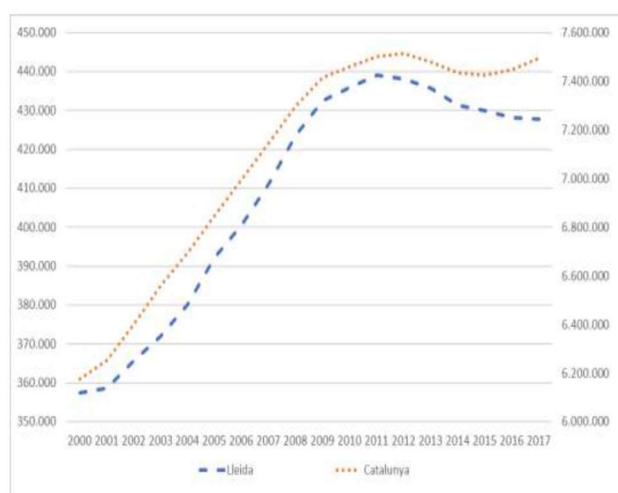
Como conclusión, se puede constatar que en el subsistema Lleida existe una elevada disponibilidad de suelo, pero esta oferta no se ajusta a las necesidades actuales. En los sectores actuales no existe oferta de parcelas de gran tamaño. Y los sectores previstos en el planeamiento vigente, aunque tienen una buena conectividad con la red viaria, no ofrecen una buena conectividad con la red ferroviaria, y por tanto, no tienen la posibilidad de ofrecer intermodalidad en el transporte de mercancías.

### 1.2.4 Marco socio-económico

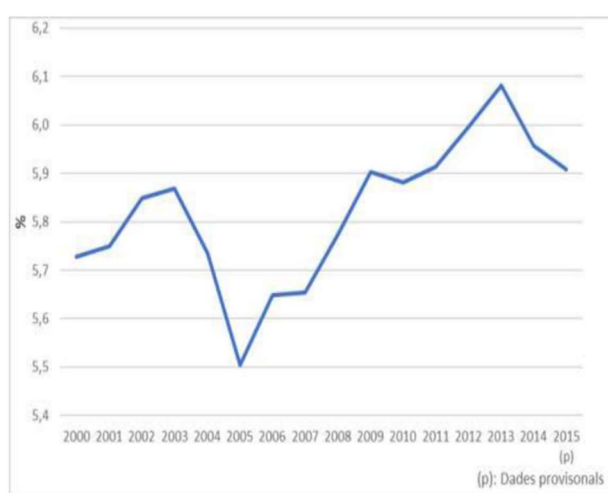
A continuación constan los rasgos fundamentales que definen el marco socio-económico de la provincia de Lleida, que se ha llevado a cabo a partir de diversas fuentes, entre las que destacan: *Transformación económica de Lleida: realidades y perspectivas de futuro* dirigido por Oriol Amat (UPF 2019); *Anuario Económico Comarcal BBVA 2020* dirigido por Josep Oliver (UAB 2020); y *Memoria económica de Cataluña: año 2019* dirigida por Carme Poveda (Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Barcelona 2020).

En cuanto a la población, Lleida es la provincia de Cataluña con mayor superficie pero con un menor número de habitantes: representa casi el 40% del territorio catalán (12.168 km<sup>2</sup>) y sólo el 5,7% de la población total (el mismo porcentaje que representa la economía leridana sobre la catalana). Este hecho se traduce con una baja densidad de población, la menor de las cuatro provincias y por debajo de la media catalana (en 2019 era de 35,7 hab/km<sup>2</sup>, mientras que en Cataluña era de 239 hab/km<sup>2</sup>) (Poveda, 2020).

Por lo que respecta a la economía, desde el año 2000, la provincia de Lleida ha representado entre el 5,5 y el 6,1% de la economía de Cataluña (PIB) y las principales variables de la provincia han seguido una evolución similar a la del conjunto de Cataluña (Amat, 2019).



Población de Lleida y Cataluña (Fuente: IDESCAT)



PIB de Lleida respecto a Cataluña (Fuente: INE)

### Sectores económicos

La evolución del peso de cada sector económico en el total de la economía (valor agregado bruto-VAB) muestra cómo, entre 2001 y 2015, la agricultura y la construcción han reducido su peso, mientras que la industria y los servicios han aumentado. La pérdida de peso de la agricultura y el aumento de los servicios (el sector más importante) se enmarcan en la transformación económica mundial. Sin embargo, la importancia de la agricultura es un hecho diferencial de la economía lleidatana, y el peso de los servicios es, comparado con lo que tienen en el conjunto de Cataluña, inferior (Amat, 2019).

El sector servicios en Lleida tiene un peso inferior comparado con el peso que tiene en Cataluña (64,1% en 2015 frente al 73,3%). Este hecho se debe a que las actividades inmobiliarias, técnicas y administrativas, tienen una menor importancia y la Administración Pública y otros servicios tienen un peso superior (Amat, 2019).

En relación con el sector industrial, el aumento del peso de la industria es muy positivo, ya que es un sector que aporta puestos de trabajo más estables, mejores salarios y mejores condiciones de trabajo. Además, supera el 20% del total, en línea con el objetivo marcado por la Unión Europea para 2020 (Amat, 2019).

El sector primario es el que tiene un menor peso en el VAB de la provincia, sin embargo, ha sido uno de los principales motores de la economía leridana, y su peso es mayor que en el conjunto de Catalunya. De hecho, en 2015 el VAB agrario de Lleida representó el 43,7% de la producción agraria catalana. La industria agroalimentaria, en cambio, es menos significativa. Por lo que se refiere a la facturación de las empresas, las del sector de la agricultura y la ganadería representaban el 63,16% del total de Cataluña, y la del sector de la industria alimentaria sólo el 7,24%. Pese a este menor peso, casi la mitad de las exportaciones de Lleida pertenecen al sector agroalimentario (Amat, 2019).

|                                | 2001 | Lleida | Catalunya | Espanya |
|--------------------------------|------|--------|-----------|---------|
| Agricultura, ramaderia i pesca |      | 11,2%  | 2,0%      | 4,3%    |
| Indústria                      |      | 14,1%  | 25,1%     | 17,6%   |
| Construcció                    |      | 11,2%  | 7,6%      | 8,9%    |
| Serveis                        |      | 63,6%  | 65,4%     | 69,2%   |
| Total                          |      | 100,0% | 100,0%    | 100,0%  |

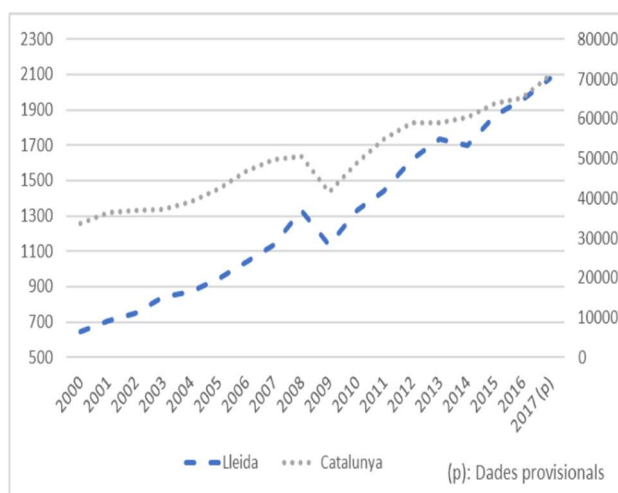
|                                | 2015 | Lleida | Catalunya | Espanya |
|--------------------------------|------|--------|-----------|---------|
| Agricultura, ramaderia i pesca |      | 8,1%   | 0,9%      | 2,5%    |
| Indústria                      |      | 20,6%  | 21,1%     | 17,6%   |
| Construcció                    |      | 7,2%   | 4,7%      | 5,7%    |
| Serveis                        |      | 64,1%  | 73,3%     | 74,2%   |
| Total                          |      | 100,0% | 100,0%    | 100,0%  |

*Peso de los sectores económicos en 2001 y 2015 (Fuente: IDESCAT)*

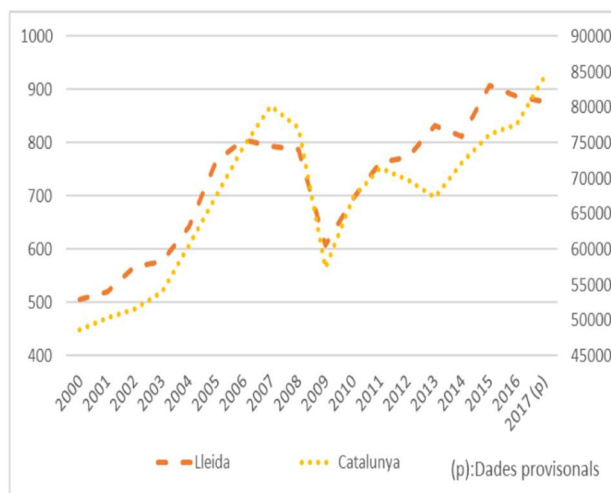
### Sector exterior

En 2019, el valor de las exportaciones aumentó un 1,9% respecto al año anterior, alcanzando los 2.122 millones de euros, que representan el 3 % del total de exportaciones de Cataluña (es la provincia con menor peso). Con esta cifra se recupera el ritmo perdido en 2018, aunque desde 2015 la evolución ha sido menos dinámica (Poveda, 2020). Sin embargo, desde 2000 hasta 2017, el valor de las exportaciones aumentó un 230%, de 700 a 2.100 millones de euros (en el conjunto de Cataluña el aumento fue del 100%). El incremento fue lineal, sólo con un estremecimiento en 2009 (Amat, 2019).

En 2019, el valor de las importaciones aumentó en un 5,9% respecto al año anterior, alcanzando los 1.052 millones de euros. Esta cifra representa un récord histórico desde el inicio de la serie en 1995, aunque sólo representa el 1,1% de las importaciones de Cataluña (Poveda, 2020). La evolución del valor de las importaciones ha sido muy similar a la de Cataluña (Amat, 2019).



*Exportaciones 2000-17 (Datos DataComex)*



*Importaciones 2000-17 (Datos DataComex)*

En 2019, el saldo comercial de Lleida fue positivo, de 1.070 millones de euros. Aunque fue un 1,8% inferior al de 2018, junto a Girona son las únicas provincias donde éste es positivo. En el conjunto de Cataluña el saldo comercial es negativo (Poveda, 2020). De hecho, desde el 2000 hasta el 2017, el saldo comercial de Lleida ha sido positivo, y los superávits aumentó, de forma constante, un 400% (Amat, 2019).

### Tejido empresarial

En 2019 el número de empresas se redujo un 1,1%, hasta las 33.299 empresas, rompiendo la dinámica de crecimiento de los últimos años. Esta cifra representa el 5,4% del total de empresas de Cataluña (un porcentaje similar al que representa la población, el VAB y los afiliados). La disminución ha sido tanto en las empresas con asalariados a cargo (-1,5%) como en las que no tienen (-0,8%), destacando la reducción de las grandes empresas (con más de 1000 asalariados (-20%). Las empresas con menos de 49 asalariados también han disminuido (-1,6%), pero representan el 98,5% del total de empresas de la provincia (Poveda, 2020). Las empresas son microempresas, de 1 a 9 trabajadores, y en 2017 representaban alrededor del 90% del total de empresas. El conjunto de Cataluña muestra unos valores similares, por tanto, no se puede decir que la dimensión reducida de las empresas caracterice Lleida, sino que es una característica general (Amat, 2019)

|                          | 2000   | 2005   | 2007   | 2010   | 2015   | 2017   |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| De 1 a 9                 | 88,47  | 89,01  | 88,88  | 90,01  | 90,91  | 90,17  |
| De 10 a 49               | 10,34  | 9,90   | 10,00  | 8,84   | 7,88   | 8,55   |
| De 50 a 199              | 1,05   | 0,92   | 0,96   | 1,00   | 0,95   | 1,04   |
| De 200 a más assalariats | 0,13   | 0,17   | 0,16   | 0,16   | 0,26   | 0,24   |
| Total empreses           | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

*Peso relativo de las empresas de Lleida en función del número de asalariados (Fuente: INE)*

Según los datos de las 10.335 empresas que depositaron sus cuentas en el Registro Mercantil 2016, la vida media de las empresas con sede en la provincia es de 15,5 años, mientras que a escala internacional se encuentra entre los 12 y los 15 años. Las empresas cooperativas o familiares del sector alimentario tienen una esperanza de vida más larga (Amat, 2019).

Según las actividades empresariales, estas 10.335 empresas pertenecen:

- el 61,8% al sector de los servicios, que generan el 55% de los ingresos de explotación (el comercio representa el 23,6% del total de empresas y genera el 43% del total de los ingresos de explotación);
- el 14,8% en la construcción y las actividades inmobiliarias, que sólo generan el 5% de los ingresos;
- el 12,6% en la industria, que genera el 31% de los ingresos (la industria agroalimentaria representa el 2% del total de empresas, generando el 21% del total de los ingresos);
- y el 10,8% en la agricultura, que genera el 9% del total de los ingresos.

El porcentaje restante de servicios e industria se reparte entre muchos sectores con un peso muy pequeño, por lo que puede decirse que el tejido empresarial leridano está muy diversificado. Entre 2015 y 2017, las empresas con mayor crecimiento pertenecieron a los sectores agroalimentario, fabricación, construcción, comercio y servicios (Amat, 2019).

En el informe de Amat (2019) se presentan los datos relativos a la creación de empresas en el período 2008-2014. Las empresas de nueva creación (2.901) representaron el 17,5% del total de empresas con sede en Lérida. Hasta 2010 la creación de empresas cayó, ya partir de 2013 hubo cierto repunte. Según sectores económicos, destacan los servicios, el comercio y la construcción, aunque en lo que se refiere a la cifra de negocios las empresas del sector comercio aportan casi la mitad del total. En cuanto a la tasa de supervivencia, la de las empresas creadas en Lleida en 2009 fue más elevada que la media española y europea. Destaca el elevado éxito de las empresas del sector de la agricultura, ganadera, silvicultura y pesca, y el bajo de la construcción.

| Activitats econòmiques                                          | Nombre d'empreses | % empreses | 2016      | % sobre total | 2015      | % sobre total | 2010      | % sobre total | 2005      | % sobre total | 2000      | % sobre total |
|-----------------------------------------------------------------|-------------------|------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|-----------|---------------|
| Agricultura                                                     | 1.116             | 10,8       | 1.289.407 | 9             | 1.287.636 | 9             | 955.358   | 9             | 784.496   | 9             | 538.052   | 10            |
| <i>Indústria agroalimentària</i>                                | 205               | 2          | 2.920.662 | 21            | 2.920.162 | 21            | 2.233.712 | 21            | 1.601.587 | 19            | 1.194.699 | 22            |
| <i>Tèxtil i calçat</i>                                          | 52                | 0,5        | 54.609    | 0             | 35.892    | 0             | 45.391    | 0             | 41.513    | 0             | 31.481    | 1             |
| <i>Fusta i paper</i>                                            | 121               | 1,2        | 175.063   | 1             | 179.468   | 1             | 168.703   | 2             | 140.598   | 2             | 108.757   | 2             |
| <i>Química i materials de construcció</i>                       | 113               | 1,1        | 273.161   | 2             | 246.718   | 2             | 238.221   | 2             | 257.330   | 3             | 163.283   | 3             |
| <i>Productes metàl·lics</i>                                     | 211               | 2          | 245.217   | 2             | 240.611   | 2             | 210.058   | 2             | 220.857   | 3             | 107.439   | 2             |
| <i>Fabricació productes electrònics, elèctrics i maquinària</i> | 127               | 1,2        | 402.819   | 3             | 454.964   | 3             | 378.660   | 4             | 406.121   | 5             | 348.575   | 7             |
| <i>Fabricació de mobles i altres equipaments</i>                | 158               | 1,5        | 106.769   | 1             | 111.422   | 1             | 100.723   | 1             | 94.336    | 1             | 48.304    | 1             |
| <i>Producció d'energia elèctrica, aigua</i>                     | 319               | 3,1        | 158.790   | 1             | 157.697   | 1             | 124.220   | 1             | 66.731    | 1             | 19.912    | 0             |
| Total indústria                                                 | 1.306             | 12,7       | 4.337.090 | 31            | 4.346.934 | 31            | 3.499.688 | 33            | 2.829.073 | 34            | 2.022.450 | 38            |
| Construcció i activitats immobiliàries                          | 1.528             | 14,8       | 706.622   | 5             | 706.352   | 5             | 971.860   | 9             | 782.331   | 9             | 323.223   | 6             |
| <i>Comerç</i>                                                   | 2.436             | 23,6       | 6.013.428 | 43            | 5.882.235 | 43            | 3.897.793 | 37            | 3.009.710 | 35            | 1.855.075 | 35            |
| <i>Transport</i>                                                | 461               | 4,5        | 689.758   | 5             | 652.312   | 5             | 450.509   | 4             | 325.514   | 4             | 182.130   | 3             |
| <i>Restauració, hotels</i>                                      | 581               | 5,6        | 187.179   | 1             | 174.954   | 1             | 128.802   | 1             | 100.733   | 1             | 51.012    | 1             |
| <i>Consultoria, edició</i>                                      | 386               | 3,7        | 139.075   | 1             | 125.848   | 1             | 146.289   | 1             | 63.013    | 1             | 30.988    | 1             |
| <i>Intermediació immobiliària i arrendaments</i>                | 878               | 8,5        | 92.383    | 1             | 88.830    | 1             | 105.664   | 1             | 219.584   | 3             | 165.244   | 3             |

**Evolución de las empresas de Lleida provincia que han dispuesto de cuentas en el Registro Mercantil**  
(Datos SABI) Datos en número de empresas, porcentajes y miles de euros

## Infraestructuras

Uno de los factores impulsores de la transformación económica de Lleida presentados por Oriol Amat (2019) son las infraestructuras, ya que tener buenas comunicaciones favorece la competitividad económica de un territorio, y Lleida se encuentra en una localización estratégica. De hecho, la Diputación de Lleida apuesta por convertir Lleida en un centro logístico europeo.

La red ferroviaria es una fortaleza de Lérida. La llegada del AVE afectó positivamente a la actividad económica y empresarial de la capital, pero las ciudades pequeñas y medianas están peor comunicadas. En relación con el transporte de mercancías sería muy importante conectar la red con el corredor Mediterráneo, favoreciendo el sector logístico, el comercio y las inversiones.

En la red viaria existen algunas infraestructuras pendientes, tanto competencia de la Generalitat como del gobierno central. Se trata sobre todo de la finalización de autovías y del desdoblamiento de carreteras, que favorecerían el transporte de mercancías por carretera y mejorarían la cohesión del territorio.

En cuanto a los polígonos industriales, Amat (2019) considera que la cantidad de suelo industrial disponible en la provincia es una oportunidad, aunque no todo está disponible de forma inmediata (en 2016). Destaca por ejemplo que más de la mitad de la superficie del parque industrial del Aeropuerto de Lleida-Alguaire está libre y que las hectáreas de la zona de Torreblanca-Quatre Pilans son un proyecto de futuro pendiente de aprobación. Por eso, cree que habría que mejorar los espacios industriales, ya sea mejorando el rendimiento de quienes están sin uso o aumentando la disponibilidad para uso empresarial, creando nuevas industrias o centros de logística.

A modo de resumen, como ya remarcaba la PIMEC en un informe sobre la economía de Lleida en 2016 (PIMEC, 2016), para impulsar la actividad económica a través de las infraestructuras es necesario:

- la mejora de las infraestructuras de transporte: mejorar la frecuencia y competitividad en precio de los servicios ferroviarios de mercancías, coordinarlos con alta velocidad, y conectarlos con el Corredor Mediterráneo;
- el apoyo a la industria: explotando la oferta de suelo industrial existente, mejorando los servicios de polígonos, y facilitando la instalación de las pymes industriales;
- y el aprovechamiento de los potenciales económicos, como el aeropuerto, que podría convertirse en una plataforma logística para la exportación de mercancías.

## Conclusiones

Tal y como explica Josep Oliver en el Anuario Económico Comarcal BBVA 2020, el informe utilizado más reciente (publicado en noviembre de 2020) (Oliver, 2020), presentar los datos de 2019 puede quedar algo desenfocado teniendo en cuenta la situación de crisis actual. Pero conocer la estructura económica previa a la pandemia permite saber cuáles son sus debilidades y fortalezas para afrontar la actual situación y su superación. El Gabinete de Estudios Económicos e Infraestructuras de la Cámara de Comercio de Barcelona (Poveda, 2020) había previsto para el año 2020 un crecimiento del 1,7% del PIB de Cataluña, un crecimiento ligeramente inferior al 1,9% de 2018. Pero con la llegada de la pandemia pronosticó que el PIB podría contraerse más del 10% y que hasta 2022 no se podría volver a los niveles anteriores a la crisis sanitaria (el informe se publicó el junio de 2020, así que este pronóstico podría cambiar). Según los datos adelantados por el IDESCAT (2021a), el PIB cayó un 11,4% en 2020. El segundo trimestre fue el que hubo un mayor descenso, del 21,6% respecto al segundo trimestre del 2019. En el tercer trimestre los datos mejoraron, pero seguían siendo un 9,1% inferiores a los del mismo período el año anterior, y en el cuarto trimestre fueron un 9,6% inferior.

En el Anuario Económico Comarcal BBVA (Oliver, 2020) también se remarca el hecho de que, aunque en 2019 Cataluña presentó un crecimiento positivo y ya se habían absorbido las pérdidas ocupacionales de la crisis financiera de 2007 y superado los niveles del PIB era notable una ralentización o moderación de la expansión llevada a cabo desde el año 2013. De hecho, ya llegó a su pico en el 2017 y desde entonces ha habido una desaceleración. Esta recuperación ha estado caracterizada por una terciarización de la economía, pero también por las diferencias territoriales, y Lleida fue el territorio que lideró el crecimiento económico (gracias a los servicios). Por tanto, esto indica que resistirá mejor el impacto de la COVID (Lleida, 2020). Además, tal y como apunta el Patronato de Promoción Económica de la Diputación de Lleida, la alimentación, la agricultura y la ganadería son los sectores que mejor afrontarán la crisis (Diputación de Lleida, 2020). Si nos fijamos con los datos del PIB adelantados por el IDESCAT (2021a) por el conjunto de Cataluña, la agricultura es el sector en el que menos se ha notado el impacto de la COVID. El resto de sectores son los que más afectados se han visto, sobre todo la construcción. La industria pese a haberse visto afectada es la que mejor se está recuperando.

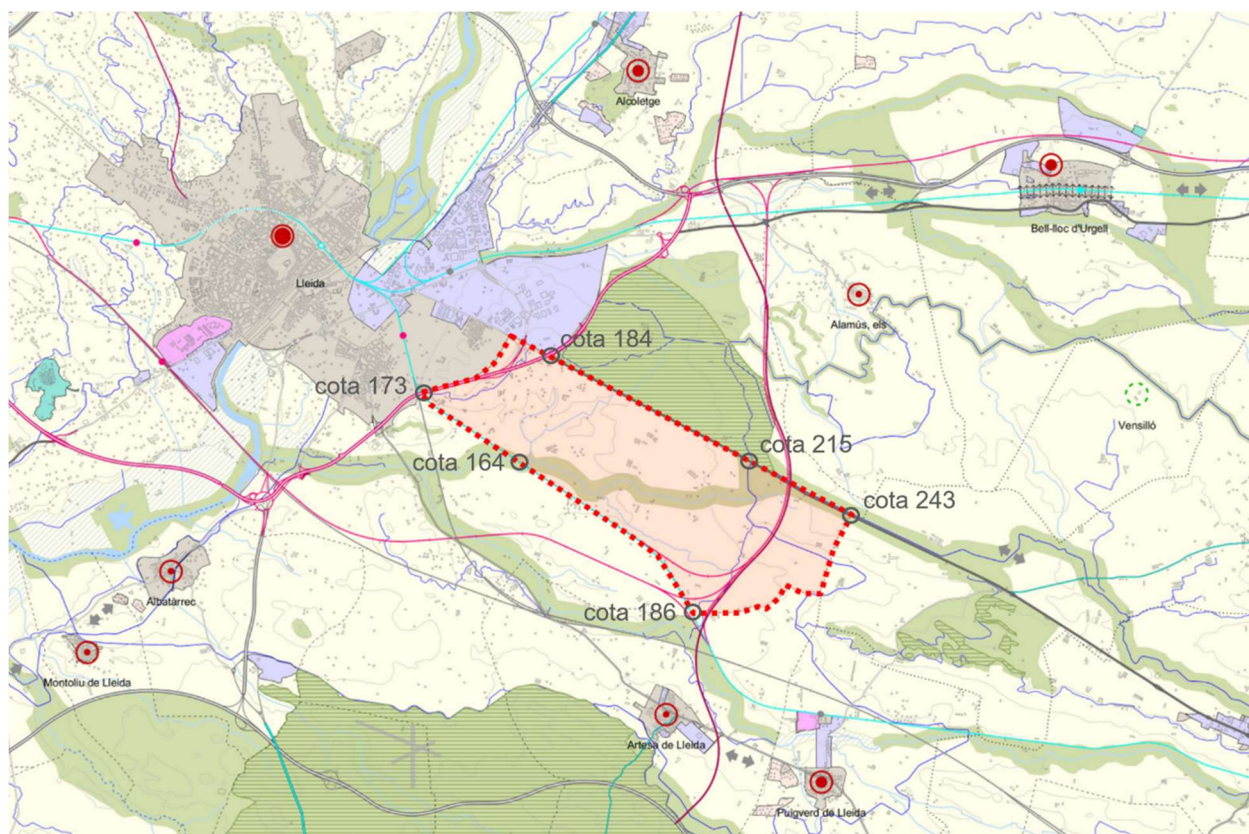
Así, Lleida presenta unos valores positivos en casi todos los indicadores, aunque los crecimientos no hayan sido muy elevados. Un aspecto favorable de la economía de Lleida es la tasa de paro, y según los últimos datos de la Encuesta de Población Activa (IDESCAT, 2021b) la media de 2020 ha sido del 9,4%, la más baja de Cataluña, donde la media ha sido del 12,6%. El último trimestre es el que ha presentado los mayores valores, del 11% y el 13,9% respectivamente. Las afiliaciones también mostraron una evolución positiva en 2019 (excepto la agricultura) pero este año se han reducido (IDESCAT, 2021c), aunque en menor proporción que en el conjunto de Cataluña. Los servicios son el sector que más ha perdido en ambos casos. La industria es el siguiente sector que más afiliaciones ha perdido en Cataluña, mientras que en Lérida se han mantenido. Por el contrario, la pérdida en el sector de la agricultura ha sido el doble que en Cataluña. Relacionado con el mercado de trabajo, es importante mencionar las regulaciones de empleo habidas este año. Según los datos del Observatorio del Trabajo y Modelo Productivo (2021), durante el año 2020, Lleida ha acumulado 7.262 expedientes de diversos tipos (5,6% del total de Cataluña) que han afectado a 40.952 personas trabajadoras (casi el 4 % del total de afectadas). Unos indicadores que en 2019 ya mostró valores negativos fueron el número de empresas y el de autónomos, y con la crisis se han reducido aún más (SEGRE, 2021).

Por último, teniendo en cuenta el informe de Oriol Amat (2019) destacar las oportunidades que presenta Lleida, con una posición estratégica, para la atracción de nuevas empresas, sobre todo industrias (suelo industrial disponible). Esto aportaría valor añadido a su economía y puestos de trabajo, que podrían ayudar a revertir la pérdida de población del territorio. Además, como apunta Josep Oliver, la industria será clave para salir de la actual crisis económica (UVic, 2020).

### 1.2.5 Descripción del ámbito

El ámbito de estudio del presente PDU, de una superficie de 1.280 ha, abarca los suelos situados en el sureste del núcleo urbano de la ciudad de Lleida, en continuidad con éste, según queda delimitado en los planos de información y ordenación del documento.

Los límites físicos del ámbito son: la carretera N240 Tarragona-Bilbao al noreste; el límite de término con los municipios de Torregrossa y de Artesa de Lleida en el sureste; la línea ferroviaria R14 Barcelona-Lleida al suroeste; y el núcleo urbano de la ciudad de Lleida en el noroeste, donde se ubican el polígono industrial del Camí dels Frares y el barrio residencial de Els Magraners, en el área donde confluyen las carreteras N240, C13 y C13B.



**Ámbito del PDU. Situación** (Fuente: Elaboración propia sobre base del PTP Ponent)

Topográficamente, el ámbito se caracteriza por las pendientes suaves descendientes de noreste a suroeste, con una pendiente media entre los puntos extremos en torno al 0,5%, que se incrementa en el tercio este del ámbito hasta alcanzar el 2%. La cota más elevada (cota 243) se sitúa en el extremo este del ámbito, donde la carretera N240 cruza el límite de término municipal con Torregrossa; y la cota más baja (cota 164) en el punto de cruce entre la línea ferroviaria R14 y la acequia de la Femosa.

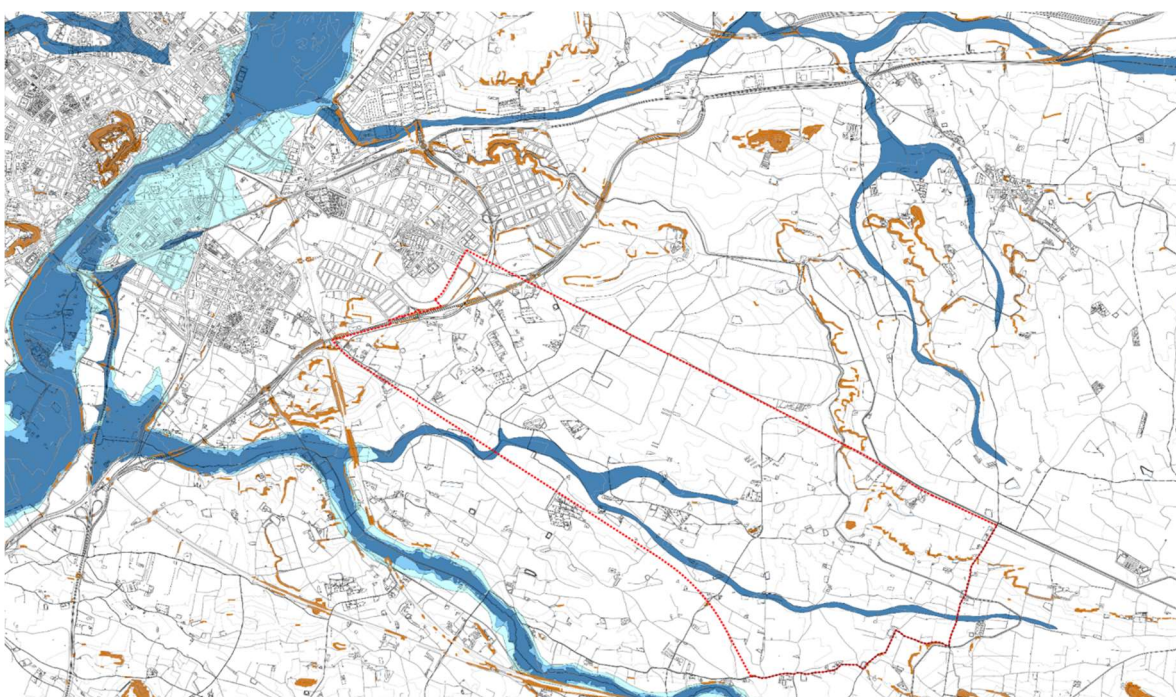
El límite noreste del ámbito, que coincide con el trazado de la carretera N240, oscila entre la cota 205 en el extremo noroeste, a la altura del barrio de Els Magraners; la cota 184 donde se ubica la rotonda del cruce entre las carreteras N240 y C13B; la cota 215 donde la carretera cruza el canal auxiliar de Urgell; y la cota 243, donde la carretera N240 cruza el límite de término municipal con Torregrossa.

El límite suroeste del ámbito, que coincide con el trazado de la línea ferroviaria R14, oscila entre la cota 173 donde el ferrocarril se cruza con la carretera C13; la cota 164 donde el ferrocarril se cruza con la acequia de la Femosa; y la cota 186 donde el ferrocarril se cruza con la cañada de Artesa en Lleida, que coincide con el límite de término municipal con Artesa de Lleida.



**Ámbito del PDU. Ortofotomapa** (Fuente: Elaboración propia)

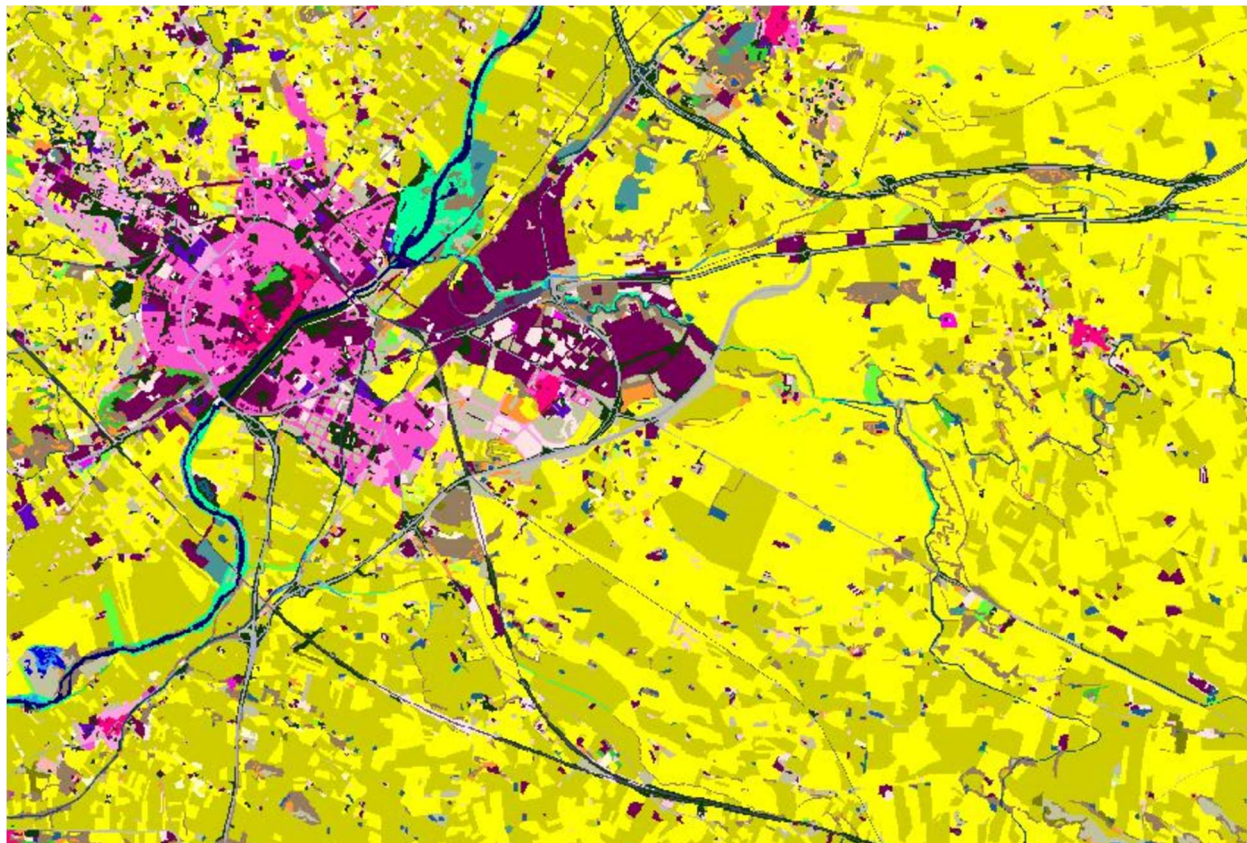
Hidrologicamente, el ámbito se sitúa en el área, más extensa, comprendida entre la acequia Cuarta del canal de Urgell, al norte, que se inicia en el canal auxiliar de Urgell y desemboca en la acequia de Clamor de las Canales ya en el núcleo de Lleida; la acequia de la Femosa, al sur, que desemboca en el río Segre después de atravesar por debajo del canal de Seròs, cerca de la confluencia entre las carreteras C13 y C230a; y el canal auxiliar de Urgell, en el este. Atraviesan el ámbito varias acequias innominadas que desembocan en la acequia de la Femosa



**Ámbito del PDU. Hidrología** (Fuente: Elaboración propia))

### 1.2.6 Usos del suelo y preexistencias

El ámbito de estudio del PDU se caracteriza por la presencia mayoritaria de campos de cultivo, con una serie de preexistencias construidas, ya sean aisladas o en pequeñas agrupaciones, que se concentran mayoritariamente en el extremo noroeste del ámbito, en el área que limita con la carretera C13B.



Mapa de cubiertas de suelo (Fuente: ICGC)

#### Preexistencias

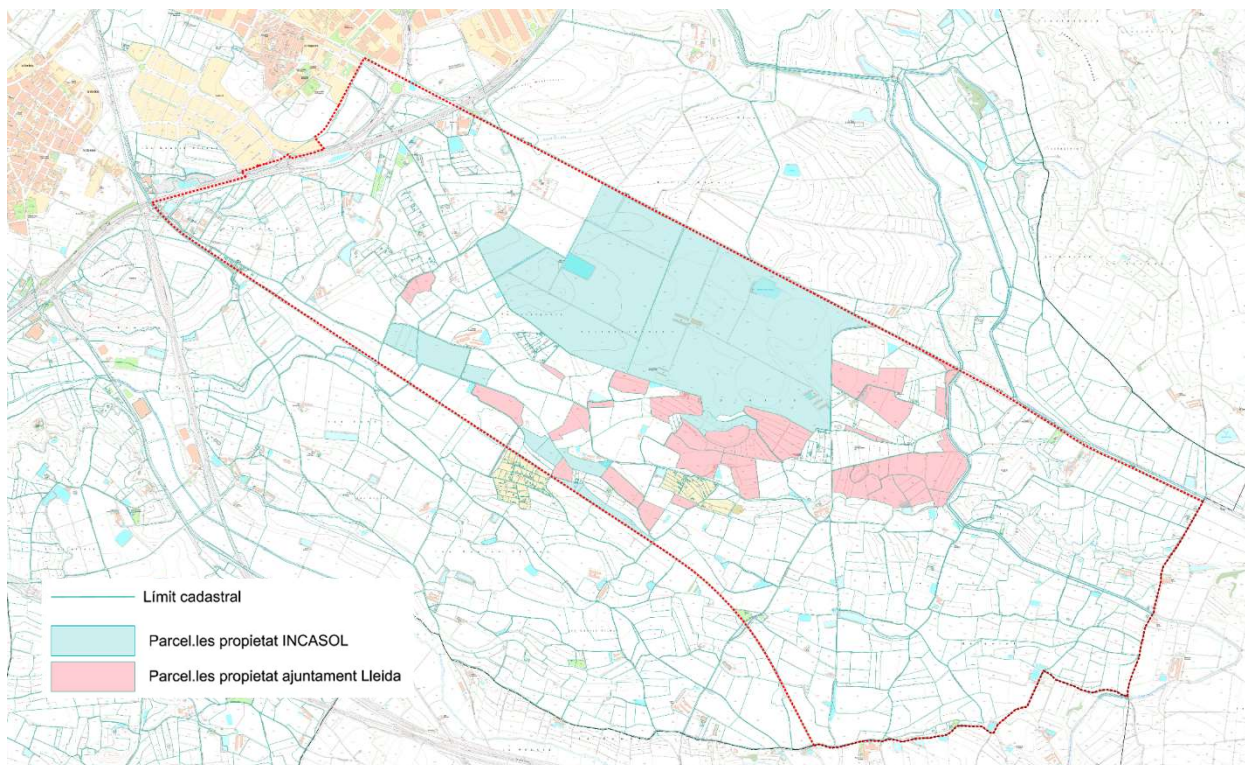
Como ya se ha mencionado, en la parte noroeste del ámbito de estudio del PDU es donde existe una mayor concentración de preexistencias construidas destinadas mayoritariamente a usos agrícolas y ganaderos, pero también a otros usos como el industrial. Entre estas preexistencias, destacan las siguientes: instalaciones industriales de la empresa Borràs SA, Torre del Gordi, Torre del Piquer, Torre Rosa, Torre del Garcia, Torre del Carulla, Torre del Vidal, Torre Ibars, Hípica Terra Ferma, Torre del Sisó, Torre del Miró, Torre Vilalta, además de otras construcciones aisladas y dispersas.

En el resto del ámbito de estudio del PDU se encuentran las siguientes preexistencias: Torre Blanca, Granja Vilanova, Agropecuaria del Segrià SA, Torre de Pere Giral, Torre del Mequinensano y Torre del Gancho.

#### Estructura de la propiedad del suelo

En el ámbito de estudio del PDU existe una considerable concentración de suelos de propiedad pública (Incasòl y ayuntamiento de Lleida), que están situados en la parte central y que se extienden con discontinuidades desde la carretera N240 al noreste hasta la línea ferroviaria al suroeste. En concreto,

estos suelos suman una superficie de 330 ha, que representan el 26% respecto al total de las 1.280 ha del ámbito del PDU.



**Ámbito del PDU.** Propiedad pública del suelo (Fuente: Elaboración propia)

## Redes de servicios

En cuanto a conducciones, el ámbito de estudio del PDU se ve afectado por el oleoducto Tarragona-Lleida-Zaragoza, que discurre en paralelo a la carretera N240.



Red de oleoductos (Fuente: Upcommos.upc.edu)

En cuanto a líneas eléctricas, existe una línea de alta tensión que afecta parcialmente al ámbito que discurre en paralelo a la carretera C13 por su lado norte- oeste. También existe una línea (de baja o media tensión) que discurre en paralelo a la carretera N240 al suroeste de ésta.

## 1.3 Planes vigents

### 1.3.1 Planeamiento territorial

El ámbito de estudio del presente PDU está afectado Plan territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida), aprobado definitivamente en el año 2007.



**PTP Ponent.** Espacios abiertos, estrategias de asentamientos y actuaciones de infraestructuras  
(Fuente: PTPP plano H. Segrià)

## Plan territorial parcial de Ponent

El Plan territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida), aprobado definitivamente por acuerdo de Gobierno GOV/94/2007 de 24/7/2007 (DOGC 5/10/2007), abarca las comarcas de Les Garrigues, la Noguera, el Pla d'Urgell, la Segarra, el Segrià y el Urgell. Al igual que el resto de planes territoriales parciales, las determinaciones del plan se estructuran en los tres sistemas siguientes: espacios abiertos, asentamientos e infraestructuras.

### Sistema de espacios abiertos

El ámbito de estudio del PDU está incluido mayoritariamente en la categoría de suelo de protección preventiva, excepto en los terrenos por donde discurre la acequia de la Femosa que cruza el ámbito de este a oeste, y por los que el plan establece la categoría de suelo de protección especial por su valor natural y de conexión. Asimismo, el ámbito está situado entre dos piezas de suelo de protección especial PEIN/Red Natura 2000, situadas al norte y al sur, correspondientes al espacio de "Mas de Melons-Alfès", catalogado también como zona de especial protección de las aves (ZEPA).

En relación con las categorías de suelo de protección especial y suelo de protección preventiva, la normativa del plan establece:

#### *Artículo 2.5. Suelo de protección especial: definición*

*Se incluyen en esta clase aquellos espacios en los que concurren valores que justifican un grado de protección altamente restrictivo de las posibilidades de transformaciones que pudieran afectarles. Comprende aquellos suelos que forman parte de ámbitos de protección establecidos en la normativa sectorial –como el Plan de espacios de interés natural (PEIN) y la Red Natura 2000– y aquellos que el Plan considera que es necesario preservar por su valor como piezas y conectores de interés natural y también por su función específica en el equilibrio medioambiental, como es el caso de las áreas de recarga de los acuíferos.*

#### *Artículo 2.6. Suelo de protección especial: regulación*

*1. El suelo de protección especial deberá mantener la condición de espacio no urbanizado y con esta finalidad será clasificado como suelo no urbanizable por los planes de ordenación urbanística municipal a menos que, excepcionalmente y de forma justificada, conviniera incluir alguna pieza en sectores o polígonos con el fin de garantizar definitivamente la permanencia como espacio abierto mediante la cesión y la incorporación al patrimonio público que pueden resultar del proceso de gestión urbanística correspondiente. En los suelos de protección especial determinados por el Plan se aplicará el régimen establecido en este artículo.*

*(...)*

#### *Artículo 2.9. Suelo de protección preventiva: definición*

*Se incluyen en este tipo los suelos clasificados como no urbanizables en el planeamiento urbanístico que no se hayan considerado de protección especial o de protección territorial. El Plan considera que es necesario proteger preventivamente este suelo, sin perjuicio de que mediante el planeamiento de ordenación urbanística municipal, y en el marco de que las estrategias que el Plan establece para cada asentamiento, se puedan delimitar áreas para ser urbanizadas y edificadas, si procede.*

*(...)*

### Sistema de asentamientos

El plan asigna al núcleo de la ciudad de Lleida la estrategia de desarrollo de crecimiento potenciado, en relación con la que la normativa del plan establece:

#### *Artículo 3.6. Crecimiento potenciado*

*1. El Plan propone esta estrategia de crecimiento en aquellas áreas que deberían aumentar de forma equilibrada su capacidad de crecimiento de población y actividad. El objetivo de la estrategia de crecimiento potenciado es dirigir la mayor parte del crecimiento urbano a las áreas en mejores condiciones para reforzar la estructura de ciudades que vertebran el territorio de Cataluña y, de esta forma, facilitar la accesibilidad a los servicios, reducir las necesidades de movilidad y evitar la dispersión de la población y la actividad.*

*El Plan asigna la estrategia de crecimiento potenciado a áreas urbanas con buenas condiciones de conectividad y disponibilidad de suelo apto para la extensión en las que se valora la presencia relevante de alguna de las siguientes circunstancias:*

a) Áreas urbanas que son ya polaridades territoriales significativas por su trayectoria historia, la estructura social y económica, el dinamismo empresarial y cultural y la presencia de equipamientos e instituciones de alcance supramunicipales.

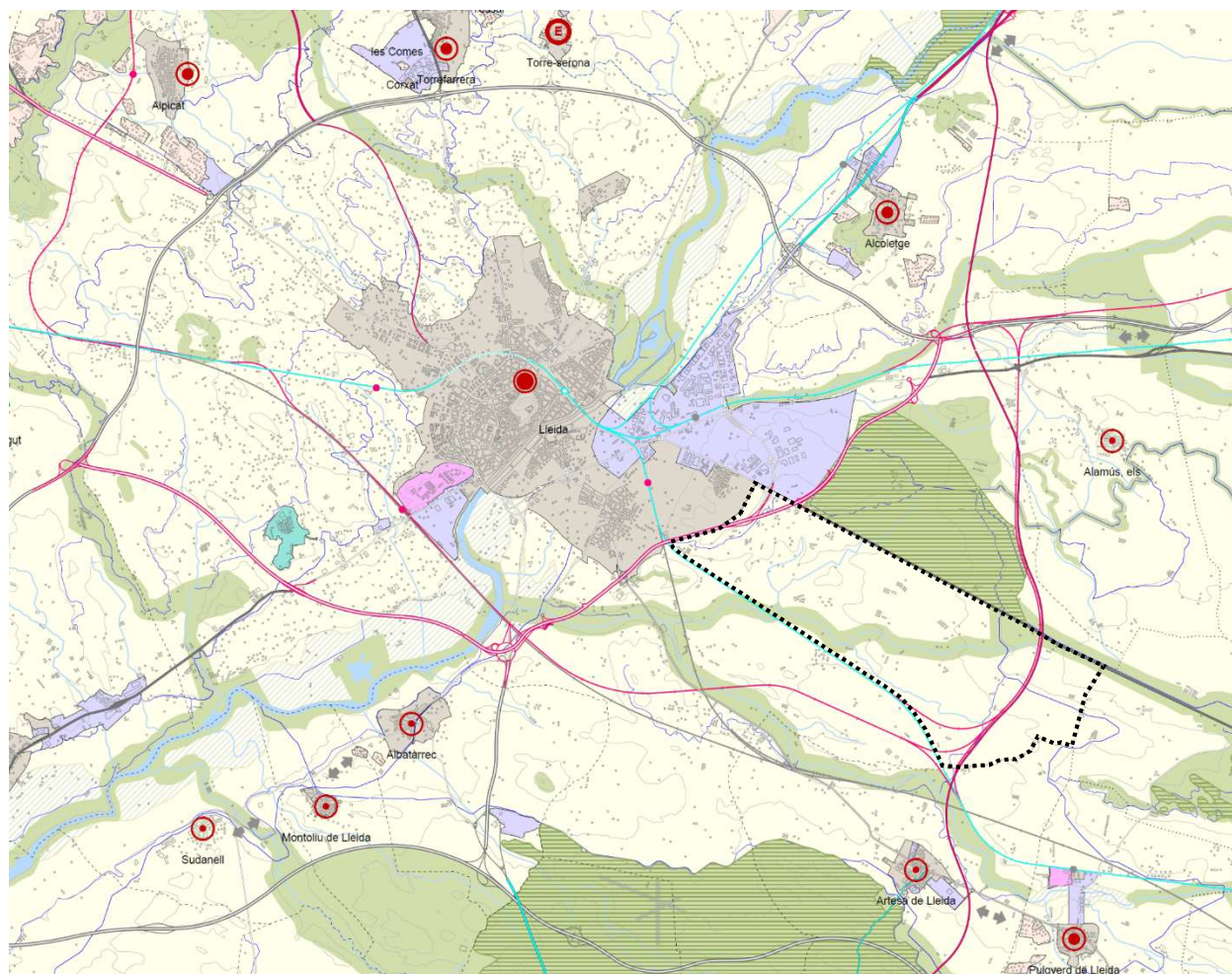
b) Áreas urbanas conurbadas o muy próximas a las anteriores con las que constituyen o pueden llegar a constituir una realidad urbana supramunicipal con elevado grado de integración.

c) Áreas o núcleos de diversa dimensión que, por su valor de posición en el territorio, deberían reforzar o alcanzar una función nodal en relación con las áreas y núcleos de su entorno.

2. De acuerdo con esta estrategia, y en función de las previsiones de creación de viviendas y puestos de trabajo que el Plan considera para los diversos ámbitos, los planes de ordenación urbanística municipal correspondientes deben realizar mayores previsiones de suelo de desarrollo urbanístico que las que resultarían de considerar sólo sus necesidades internas. En la formulación, tramitación y aprobación de las revisiones de los planes de ordenación urbanística municipal, los órganos competentes tendrán presente esta exigencia a fin de velar que, en su conjunto, las áreas con crecimiento a potenciar ofrezcan suelo en cantidad suficiente para satisfacer las necesidades que, de acuerdo con los objetivos del Plan, se contemplan en cada ámbito.

3. Los planes directores urbanísticos establecerán referencias cuantitativas específicas para la determinación de las previsiones de suelo de extensión y reforma en la revisión de los planes de ordenación urbanística municipal.

4. En ausencia de planes directores, la Comisión Territorial de Urbanismo de Lleida establecerá en cada caso los mínimos de suelo para la extensión urbana que debe clasificarse en la revisión del planeamiento urbanístico municipal, así como aquellos máximos que no deben sobrepasarse por criterios de coherencia espacial de los asentamientos dado que la estrategia de crecimiento potenciado debe ser interpretada de acuerdo con las dimensiones del núcleo o área urbana a la que se aplica.



**PTP Ponent.** Detalle del entorno de la ciudad de Lleida y ámbito de estudio del PDU (Fuente: PTPP plano H Segrià)

### Sistema de infraestructuras

Comprende la red viaria y ferroviaria y otras infraestructuras fijas, el plan establece la red de conectividad física (de personas y mercancías) que permite un funcionamiento integrado del espacio territorial, tanto en lo que se refiere al ámbito del plan como a los diversos ámbitos superiores en que se inserta.

Para la definición de las propuestas de infraestructuras el plan adopta las siguientes tipologías en relación a la red vial: autopistas y autovías, vías estructurantes primarias, vías estructurantes secundarias, vías estructurantes suburbanas, vías integradas y otras vías (camino agrícolas, pistas forestales, vías pecuarias); y en relación con la red ferroviaria: líneas de altas prestaciones, líneas convencionales, estaciones de viajeros y terminales de mercancías.

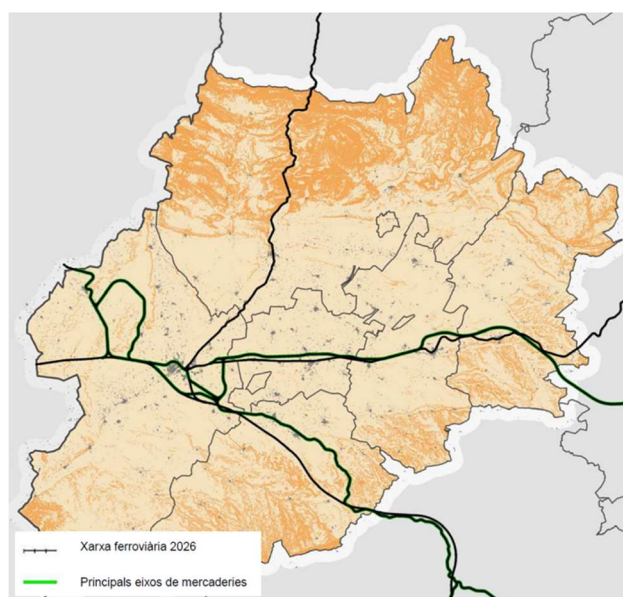
Como ya se ha mencionado anteriormente, el ámbito del plano limita al noreste con la carretera N240, al suroeste con la línea ferroviaria R13/R14 Barcelona-Lleida y al noroeste con la autovía C13/C13B que enlaza con la carretera LL11 al norte y con la autopista AP2 al suroeste.

En cuanto a las actuaciones viarias (no ejecutadas) se prevén:

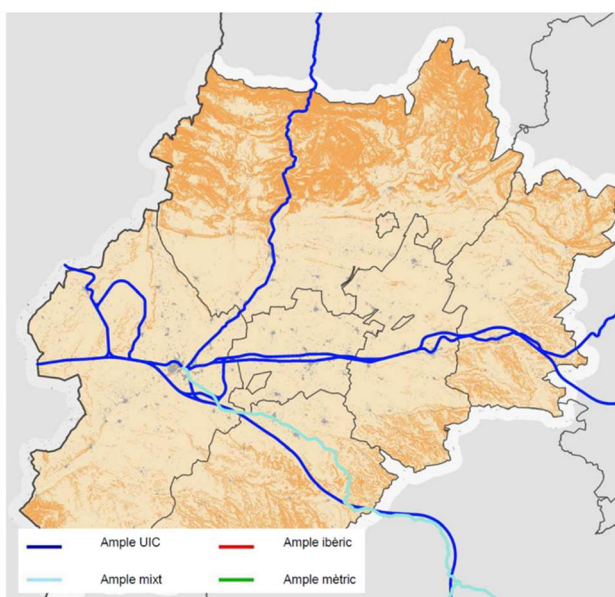
- La conexión oeste (Lleida-Alcarràs) de la ronda sur de Lleida, que debe permitir completar la anilla viaria de doble calzada alrededor de Lleida, donde confluyen los tráficos de largo recorrido tanto en sentido norte-sur como este-oeste y el tráfico de agitación generado por el área urbana de Lleida.
- La nueva vía Vilanova de la Barca-Los Alamús-Artesa de Lleida, que debe permitir religar los ejes de la C13 (Lleida-Balaguer), la autovía A2 y la autopista AP2 por el este de la ciudad de Lleida y evitar la travesía urbana de Alcoletge. Esta actuación cruza el ámbito por su extremo sudeste.

En relación con las actuaciones ferroviarias (no ejecutadas) se prevén:

- La conexión con el aeropuerto de Lleida a Alguair de la actual línea que une Lleida y Almacelles, incluyendo dos nuevas estaciones de viajeros: una en el mismo aeropuerto, que ha de permitir dar servicio a sus usuarios y trabajadores, y otra en el municipio de Alpicat.
- La transformación de la línea Lleida-Manresa en un servicio de tren-tranvía, que ofrezca elevadas frecuencias de paso y tiempo de viaje competitivos respecto al vehículo privado.
- Tres nuevas estaciones sobre la línea Lleida – Barcelona – Frontera Francesa en el ámbito de las Tierras de Lleida: al sudeste entre la Bordeta y Els Magraners, en contigüidad con la actual línea convencional, para dar servicio a los barrios del margen izquierdo; al suroeste, sobre la variante de circunvalación de Lleida que describe la línea de altas prestaciones y en contigüidad con el ETF; en el oeste en una posible área futura de nueva centralidad, en contigüidad con la actual línea convencional.



**Red ferroviaria de mercancías propuesta 2026**



**Ancho de vía de la red ferroviaria propuesta 2026**

*(Fuente: apartado '6.4 Red ferroviaria' de la memoria del PTP Ponent)*

En el apartado 6 de la memoria del plan, relativo a los sistemas de infraestructuras de movilidad y transporte, se exponen los motivos y propuestas concretas del plan en relación a la red viaria, red ferroviaria, sistema aeroportuario y, finalmente, sistema logístico (apartado 6.6). En este último apartado, se expone lo siguiente:

#### **6.6.1. La disponibilidad de suelo como activo estratégico para el desarrollo logístico**

*Los estudios previos para la definición del sistema de infraestructuras logísticas ligada al transporte de mercancías en Cataluña ponen de manifiesto que, dejando a un lado Barcelona y su región metropolitana, sólo en la tercera corona metropolitana (Manresa, Vic, Igualada), las incipientes regiones metropolitanas (Lleida, Girona y Tarragona) y en algún punto del eje litoral catalán tiene sentido considerar la instalación de grandes infraestructuras de este tipo. El motivo es que estos son los emplazamientos en los que se combina cierto potencial de demanda interna con la proximidad a la región metropolitana de Barcelona o, al menos, con las buenas condiciones de accesibilidad a las redes de infraestructuras de altas prestaciones.*

*Sin embargo, no todas las poblaciones mencionadas disponen de suelo libre para ubicar aprovechamientos logísticos de envergadura, ya sea debido a los condicionantes orográficos del territorio o por la potencia de los desarrollos urbanísticos existentes, en curso o previstos. Por el contrario, las Terres de Lleida ofrece como ventaja competitiva una notable dotación en infraestructuras para el transporte de mercancías y la disponibilidad de suelo libre, dado que los usos residenciales no compiten con la industria y las actividades económicas para ganar terreno a los tradicionales usos agrarios del ámbito.*

*En definitiva, pese a su lejanía relativa respecto a Barcelona, el ámbito de las Tierras de Lleida ofrece un elevado potencial de acogida para los desarrollos logísticos. Así, hace algunos años que entró en funcionamiento y se está ampliando la central integrada de mercancías (CIM) de Lleida, que funciona como centro de transporte para el tratamiento de mercancías con funciones de recepción, almacenamiento, consolidación-desconsolidación y distribución.*

*En cuanto a terminales intermodales de mercancías, conectadas a las redes viaria y ferroviaria, actualmente sólo existe una operativa en las Tierras de Lleida (la terminal de contenedores del Pla de Vilanova, en Lleida), pero es evidente que la planificación de infraestructuras singulares como el eje transversal ferroviario o el aeropuerto de Lleida en Alguairé representan un incentivo a la promoción de nuevas terminales y de los desarrollos logísticos asociados.*

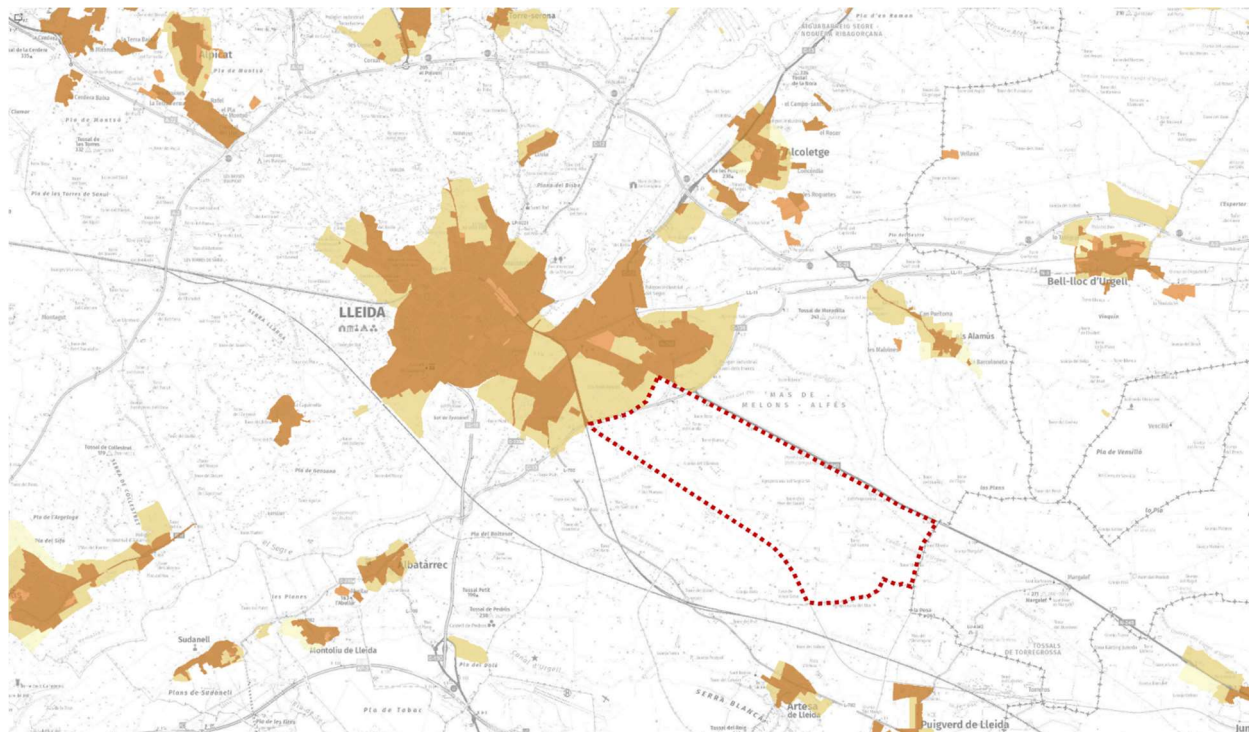
*Respondiendo a criterios de oferta, el Plan ha identificado una extensa área apta para el posible desarrollo futuro de iniciativas de actividad económica, delimitada por la propuesta de acceso ferroviario al aeropuerto, el propio recinto aeroportuario y la nueva vía de conexión entre las futuras autovías A-14 y A-22. Este espacio, que gozará de unas condiciones óptimas de accesibilidad a las redes viaria y ferroviaria, se ha incluido dentro del suelo de protección territorial, dado el carácter estratégico que está llamado a jugar para la implantación de aprovechamientos logísticos en sentido amplio.*

#### **6.6.2. Accesibilidad viaria y ferroviaria**

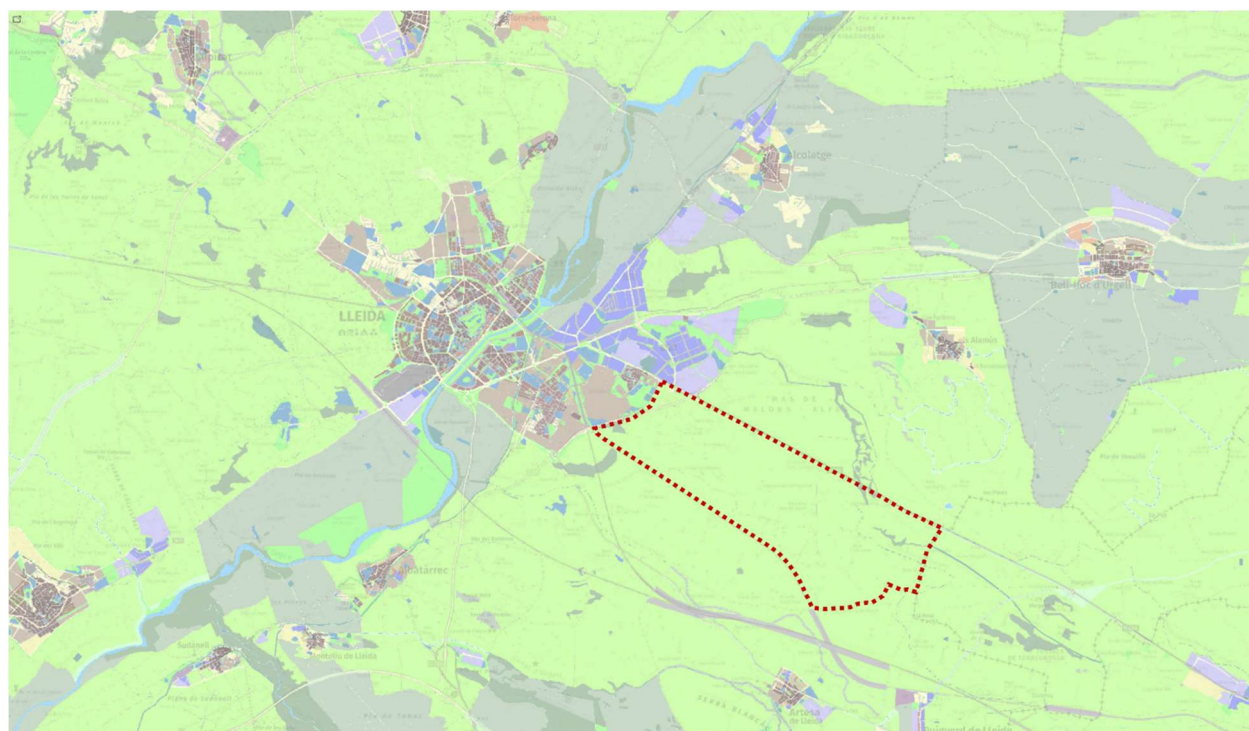
*Para la definición de las infraestructuras de movilidad adecuadas para un funcionamiento más eficiente y sostenible del transporte de mercancías en Cataluña en general y en el ámbito de las Tierras de Lleida en particular, la estrategia de futuro pasa por aprovechar el potencial que ofrece la combinación de las redes vial y ferroviaria. Dado que tanto el nuevo eje transversal ferroviario como la línea Lleida-Tarragona ya existente son aptas para el transporte de mercancías, los nuevos nodos logísticos deberían situarse en proximidad a sus cruces con vías de alta capacidad, para facilitar accesibilidad a las terminales y los intercambios modales necesarios.*

### 1.3.2 Planeamiento urbanístico

El planeamiento urbanístico vigente en el ámbito de estudio del presente PDU es el Plan general de ordenación de Lleida, aprobado definitivamente en el año 2003.



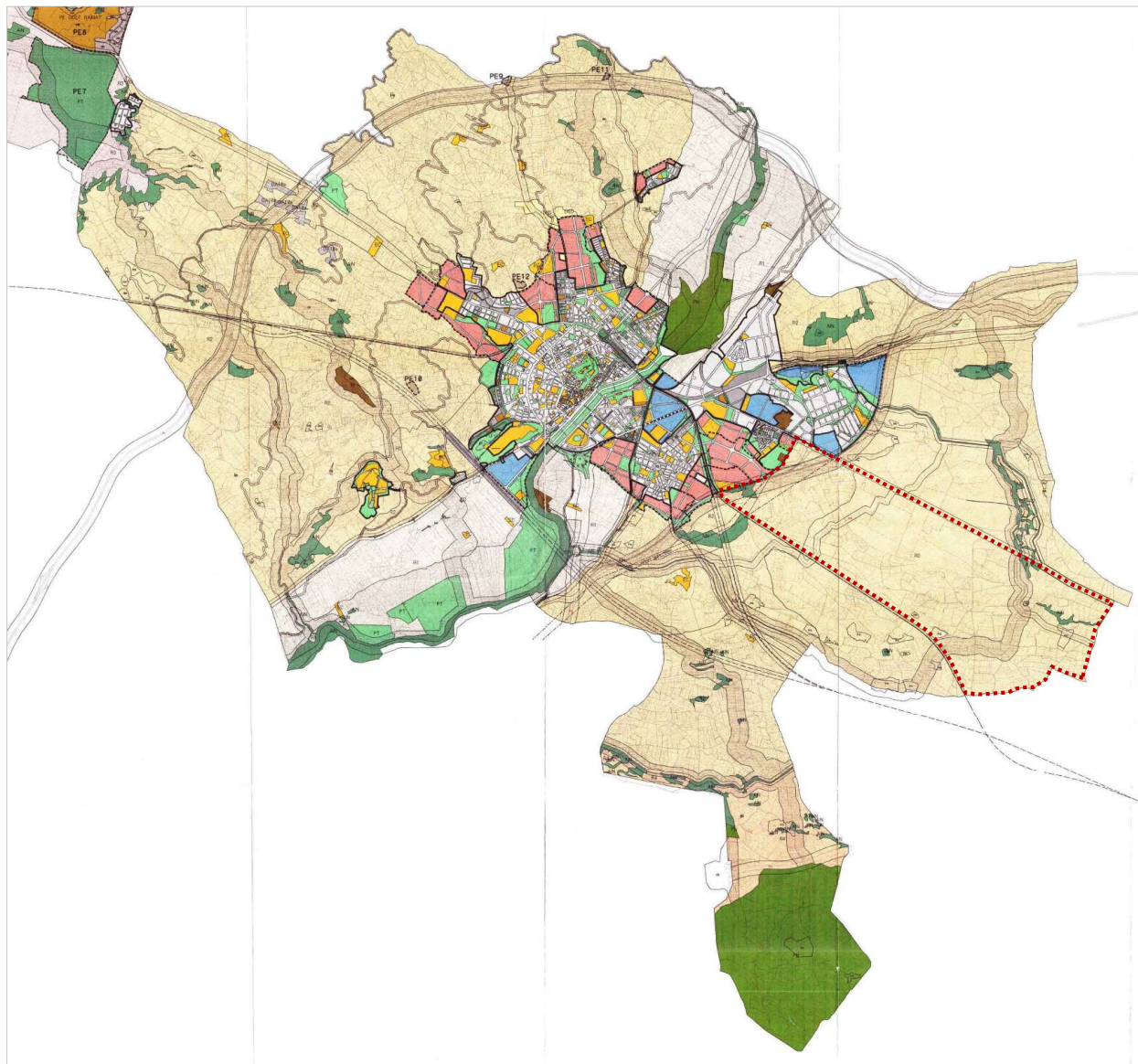
*Planeamiento vigente: clasificación del suelo (Fuente: MUC)*



*Planeamiento vigente: calificación del suelo (Fuente: MUC)*

## PGO Lleida

El texto refundido del plan general de ordenación (PGO) de Lleida, aprobado definitivamente el 16/1/2003 (DOGC 14/7/2003), clasifica el ámbito de estudio del PDU de suelo no urbanizable y lo califica mayoritariamente de zona agrícola de riegos antiguos (clave R2), y el resto de zona de áreas de interés natural (clave AIN), zona de protección hidráulica (clave PH), zona de reservorios naturales (clave RN) y zona de protección arqueológica (clave PA)



*Estructura general urbanística (Fuente: PGO Lleida)*

### Zona agrícola de riegos antiguos (clave R2), artículo 216

Comprende las unidades de paisaje de la huerta de Pinyana y de la huerta del Canal de 'Urgell e incluye mayoritariamente las áreas de acequias antiguas de la huerta y de las acequias iniciadas el siglo pasado, que son testigo de la implantación de los usos agrícolas en ese territorio. Sus principales características son una parcelación pequeña, una fuerte implantación de equipamientos comunitarios, una densa red de caminos rurales y la presencia de abundantes edificaciones. Por sus características agronómicas y culturales es una zona a potenciar como área agrícola periurbana de calidad y como zona para usos lúdicos y sociales.

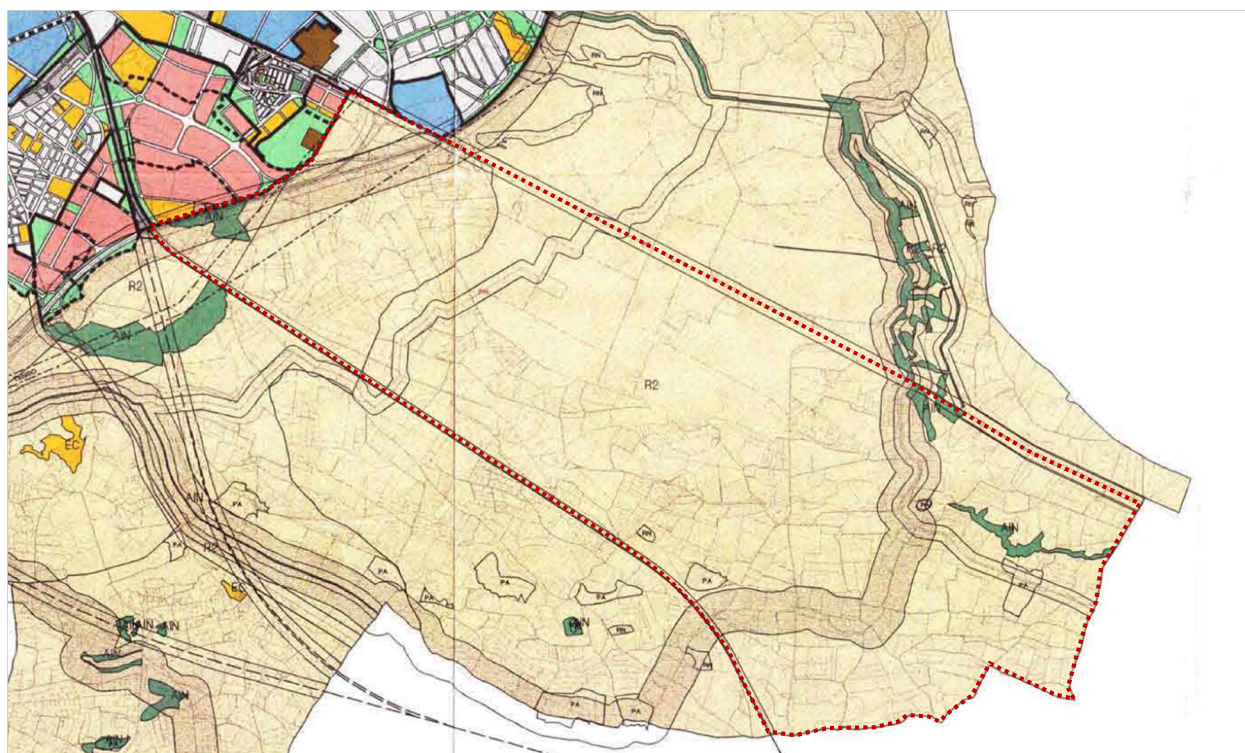
### Zona de áreas de interés natural (clave AIN), artículo 219

Comprende aquellos espacios que contienen ecosistemas representativos de este ámbito territorial y que son necesarios para el mantenimiento de la funcionalidad ecológica del territorio y para la conservación de la biodiversidad. Son incompatibles, con carácter general, todos aquellos usos y actividades que puedan afectar negativamente a las condiciones naturales de estos espacios.

### Zona de reservorios naturales (clave RN), artículo 269

Son aquellas áreas que, por sus condiciones geomorfológicas, ecológicas o paisajísticas, tienen un especial interés natural en el conjunto del territorio. Son áreas generalmente reducidas o que soportan otras actividades de forma predominante, pero con alguna característica natural que las hace remarcables, como por ejemplo, arboledas consolidadas, formas de relieve características o lugares puntuales de elevada pendiente con vegetación natural y afectados procesos erosivos. Se admiten los mismos usos de la zona en la que esté el reservorio siempre y cuando la realización de las actividades permitidas no altere, elimine o perjudique el valor natural que determina la protección.

Por otra parte, también constan la zona de protección hidráulica (clave PH) y la zona de protección arqueológica (clave PA).



**Estructura general urbanística. Detalle calificación del suelo no urbanizable en el ámbito del PDU**  
(Fuente: PGO Lleida)

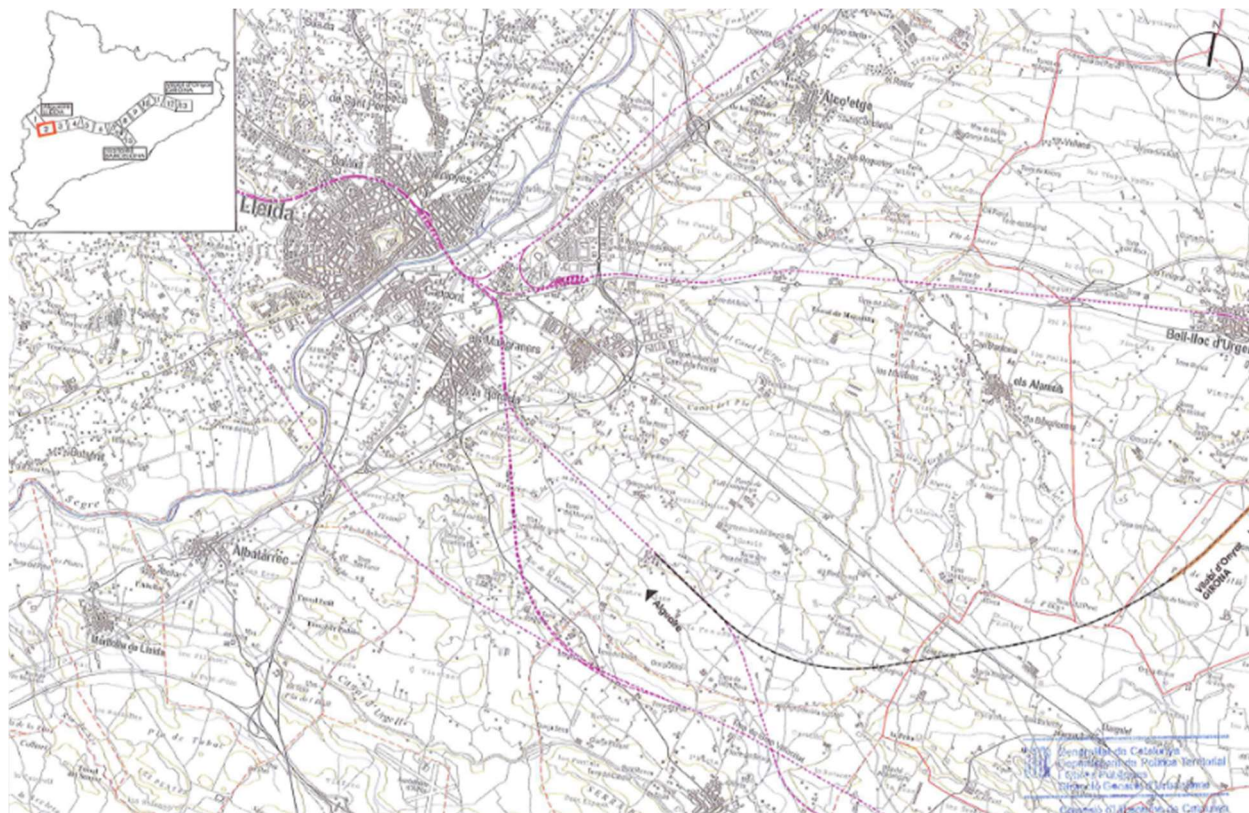
## PDU reserva de suelo ETF

El PDU para la concreción y delimitación de la reserva de suelo para el establecimiento del eje transversal ferroviario (ETF), aprobado definitivamente el 8/1/2010 (DOGC 27/ 1/2010), define esta nueva línea ferroviaria de vía doble diseñada para tráfico mixto de mercancías y de alta velocidad para viajeros, que tiene como objetivo dar un servicio ferroviario de altas prestaciones que conecte las ciudades de Lleida, Igualada, Manresa, Vic y Girona, pero también un ramal entre Igualada y Martorell que conecta con Barcelona.

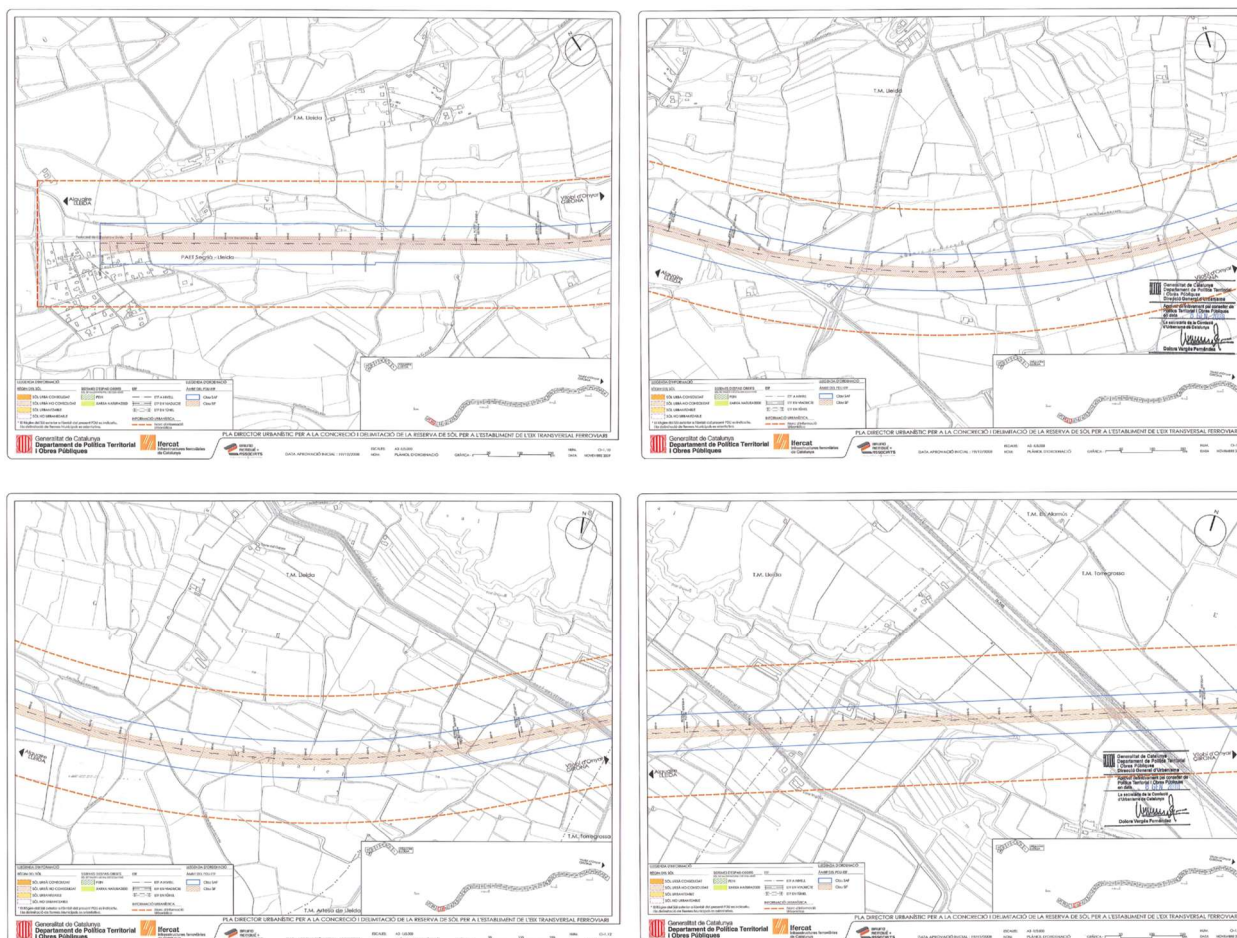
El ETF nace como consecuencia de una concepción de la movilidad y del modelo territorial del país, que contraponen la transversalidad a la centralidad y el sistema de malla al de nudos. Los objetivos del ETF son crear un nuevo corredor ferroviario que descongestione el corredor litoral, preparar la red ferroviaria para alcanzar los aumentos de tráfico ferroviario de mercancías que preconiza el Libro Blanco del transporte de la Unión Europea, dotar a las comarcas del interior de Cataluña de servicios de transporte de viajeros realmente competitivos con el vehículo privado, romper la radialidad de la Región Metropolitana de Barcelona y potenciar la transversalidad de las comarcas de interior.

Se trata de una línea conectada tanto a la red de alta velocidad (esencialmente para el transporte de viajeros) como a la convencional (esencialmente para el transporte de mercancías), con las estaciones de viajeros de Lleida-Pirineus (existente), Pla de Urgell (Mollerussa), Urgell (Tárrega), Segarra (Cervera), Igualada, Manresa, Vic, Aeropuerto de Girona, Girona (existente) y la posibilidad de ubicar grandes estaciones de mercancías en el entorno de la línea, especialmente en las comarcas del Pla d'Urgell, Segarra y Anoia.

El trazado del ETF atraviesa el ámbito de estudio del PDU. Más allá del ramal del aeropuerto de Alguair, el trazado del ETF comienza al oeste de la ciudad de Lleida, que se reinicia a nivel del PAET donde se bifurca respecto a la línea R14, por poco después cruzar el canal auxiliar de Urgell y cruzar el límite de término entre Lleida y Torregrossa. Más allá se dirige en dirección noreste hacia el Pla de Vensilló, pasando al este de Sidamon y cruzar la autovía A2.



*Eje transversal ferroviario. Entorno ciudad de Lleida (Fuente: PDU ETF)*



**Afectación en el ámbito de estudio del PDU. Planos de ordenación O1.10, O1.11, O1.12, O1.13**  
(Fuente: PDU ETF)

## Otros antecedentes urbanísticos

### Concurso de ideas Torreblanca-Quatre Pilans (2007)

En febrero de 2007, el ayuntamiento de Lleida y el Incasòl Sòl convocan un concurso restringido de ideas para desarrollar el sector de actividad económica Torreblanca-Quatre Pilans, en un ámbito de aproximadamente 700 ha en un emplazamiento estratégico en las Tierras de Lleida, seleccionando los equipos CCRS, EGI Ingeniería de Infraestructuras, Ramon Maria Puig, Remoué-Daniel y Jornet-Llop-Pastor. A continuación se exponen los rasgos fundamentales de la propuesta ganadora, según constan en el artículo publicado en *Territorio: Observatorio de proyectos y debates territoriales de Cataluña* del año 2009.

*En fecha 16/11/2007, la Comisión de Selección valoraba las cuatro propuestas presentadas y, en base a los criterios y objetivos establecidos previamente, daba como ganadora la propuesta presentada por el equipo Jornet-Llop-Pastor.*

*La propuesta ganadora se fundamentaba en el nuevo concepto de SAE con el objeto de dar servicio a las nuevas demandas empresariales privadas y públicas, caracterizadas por programas diversificados y multisectoriales de industria, terciario, comercio y logística, aprovechando los fuertes vectores de desarrollo económico y social, y las buenas condiciones de accesibilidad, ambientales y paisajísticas del territorio de Lleida.*

*Sin embargo y respecto a la localización, el nuevo sector se planteaba como una actuación de interés territorial, en red con el área metropolitana de Lleida por su emplazamiento, las actividades potenciales y la buena accesibilidad, por lo que se vigilaba la necesidad de generar las máximas sinergias con las futuras infraestructuras (red ferroviaria europea, ferrocarril de alta velocidad Madrid-Barcelona, ferrocarril transversal de Cataluña, aeropuerto de Lleida-Alguaire y ejes territoriales viarios) en el contexto de la red de cooperación de los municipios del área metropolitana de Lérida. Por tanto, el nuevo SAE se concebía como un clúster de actividades económicas, y se definía como un sector de concentración industrial que atraía a nuevas empresas, con altísima accesibilidad, vinculado con sinergias funcionales y articulado con los polígonos preexistentes.*

*La ordenación urbanística propuesta organizaba el suelo como un mosaico territorial integrado en la matriz ambiental y preveía satisfacer los siguientes objetivos específicos:*

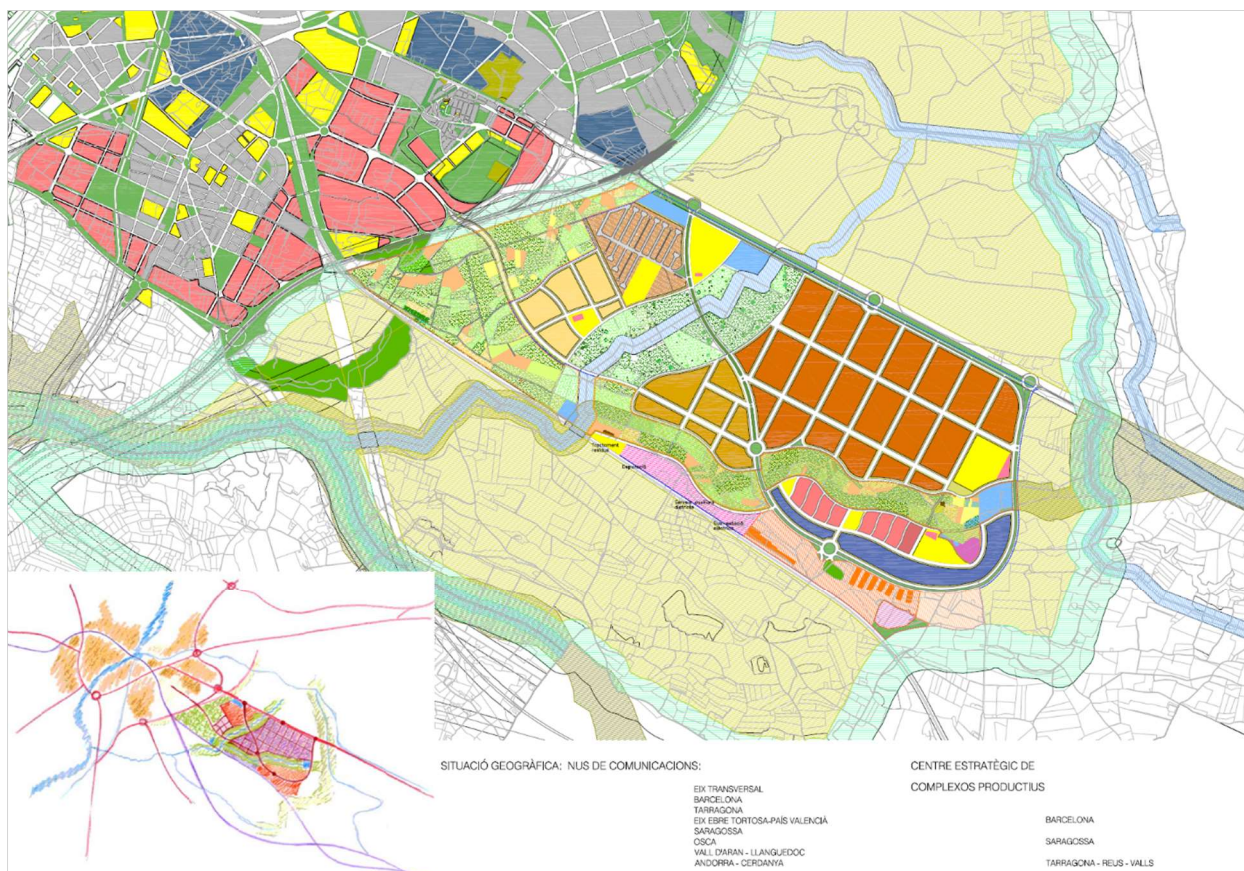
- 1. Establecer los criterios de implantación que permitan integrar el nuevo sector en coherencia con la voluntad de integrar ambiental y paisajísticamente la nueva ordenación.*
- 2. Estructurar un nuevo sistema de movilidad entre los sectores industriales y los puntos neurálgicos del área metropolitana de Lleida, con una eficiente gestión de la movilidad a través del servicio público y optimizando las redes convencionales así como las peatonales y bicicletas.*
- 3. Definir los criterios de ordenación a partir de un modelo de ciudad compacto para mejorar la eficiencia de la red de transporte público, optimizando la cantidad de suelo a disposición con el aumento de la diversidad y en la proximidad e incrementando la interrelación de programas y agentes implicados.*
- 4. Definir las condiciones y determinaciones urbanísticas que deben permitir el desarrollo del sector y que deberán ajustarse a las condiciones y determinaciones establecidas en el planeamiento territorial y municipal vigentes.*
- 5. Establecer los parámetros de la edificación que permitan mejorar la calidad arquitectónica del sector como imagen y valor añadido y estratégico.*
- 6. Establecer los criterios y parámetros de ecoeficiencia que deben permitir mejorar la calidad ambiental del sector.*

*La organización urbanística del sector se proyectaba a partir de una malla infraestructural básica hipodámica estructurada por un sistema de acceso doble desde la carretera N240 y dos ejes perpendiculares entre sí, ubicados en relación a dos elementos de referencia visual y territorial: la su vieja y la colina de la Moradilla, con islas de 400 x 400 m subdivisibles, de forma que permitieran tanto la especialización monofuncional como la diversificación con la definición inicial de cuatro tipos de zona: esteras, parque industrial, campus terciario tecnológico, industria paisaje e islas logísticas, con la posibilidad de desarrollar el sector en distintas fases.*

*Sin embargo, el sector se planteaba desde el principio desde un concepto de gestión integral que prevé el mantenimiento, la seguridad y también la generación de recursos económicos para disponer de dinero para invertir en la conservación del SAE y su rehabilitación permanente, tratando a la hora de minorar las aportaciones de las empresas privadas ubicadas en el sector, facilitando la inversión en recursos I+D y la competitividad económica.*



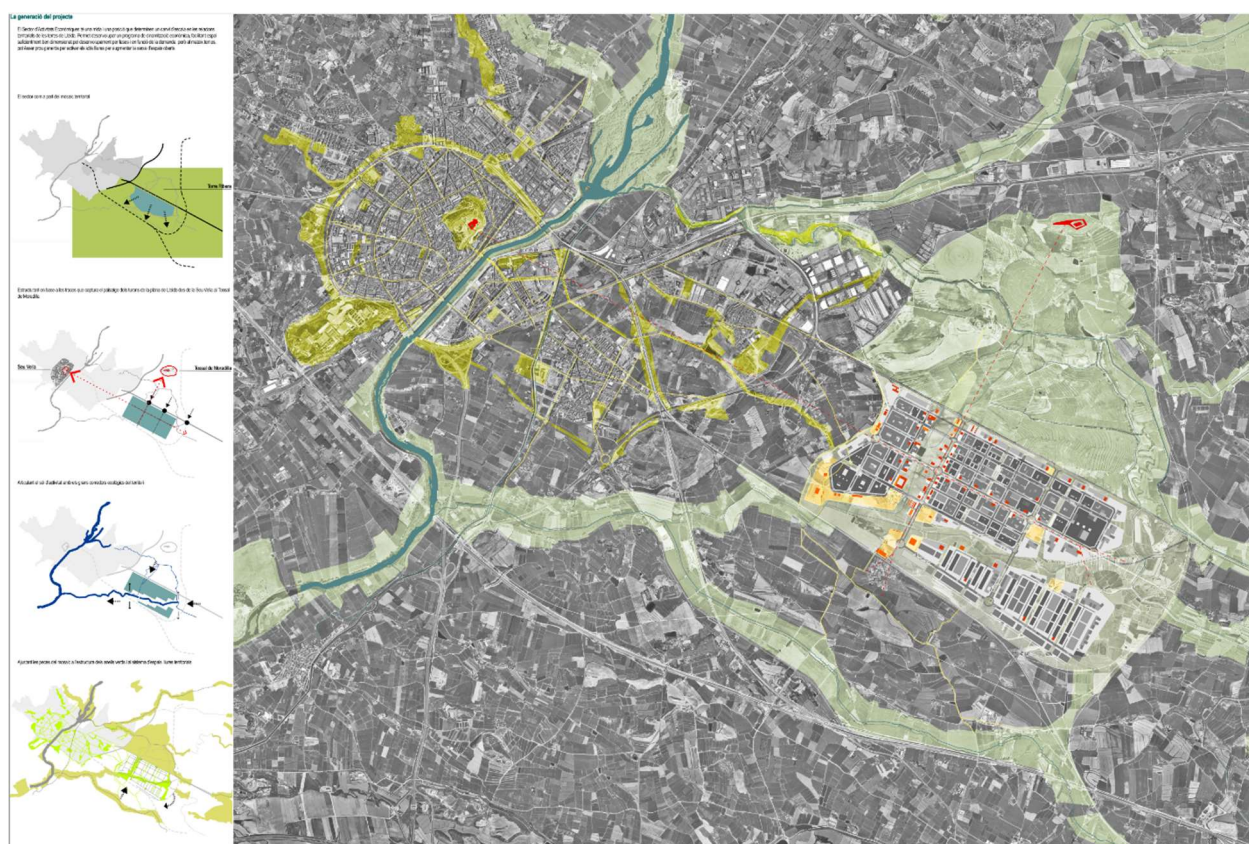
**Concurso Torreblanca-Quatre Pilans. Propuesta CCRS**



**Concurso Torreblanca-Quatre Pilans. Propuesta Ramon Maria Puig**



**Concurso Torreblanca-Quatre Pilans. Propuesta Remoué-Daniel I**



**Concurso Torreblanca-Cuatro Pilans. Propuesta Jornet-Lobo-Pastor**



**Concurso Torreblanca-Quatre Pilans. Propuesta Jornet-Lobo-Pastor**

### MPG Torreblanca-Quatre Pilans (2010)

En fecha 11/10/2008, el pleno municipal de Lleida aprueba el avance de planeamiento de MPG para sacar adelante la primera fase del sector de actividad económica, complementado por un segundo documento aprobado en abril de 2009. En diciembre de 2009 se firma un convenio pionero para la gestión del polígono entre el Incasòl, la Paeria, y la Asociación de Empresarios del Polígono Industrial Camí dels Frares.

En fecha 24/4/2009, el pleno municipal de Lleida acuerda por unanimidad informar favorablemente el avance de MPG de Lleida en el ámbito de Torreblanca – Quatre Pilans como actuación de interés territorial.

En fecha 17/11/2009 la Comisión de Urbanismo de Cataluña acordó reconocer el elevado interés territorial, por su carácter estratégico, de la creación del sector Torreblanca-Quatre Pilans, promovido por el Incasòl y el ayuntamiento de Lleida, a los efectos de lo previsto en el artículo 1.14 de las normas de Plan territorial parcial de Ponent, en el sentido siguiente:

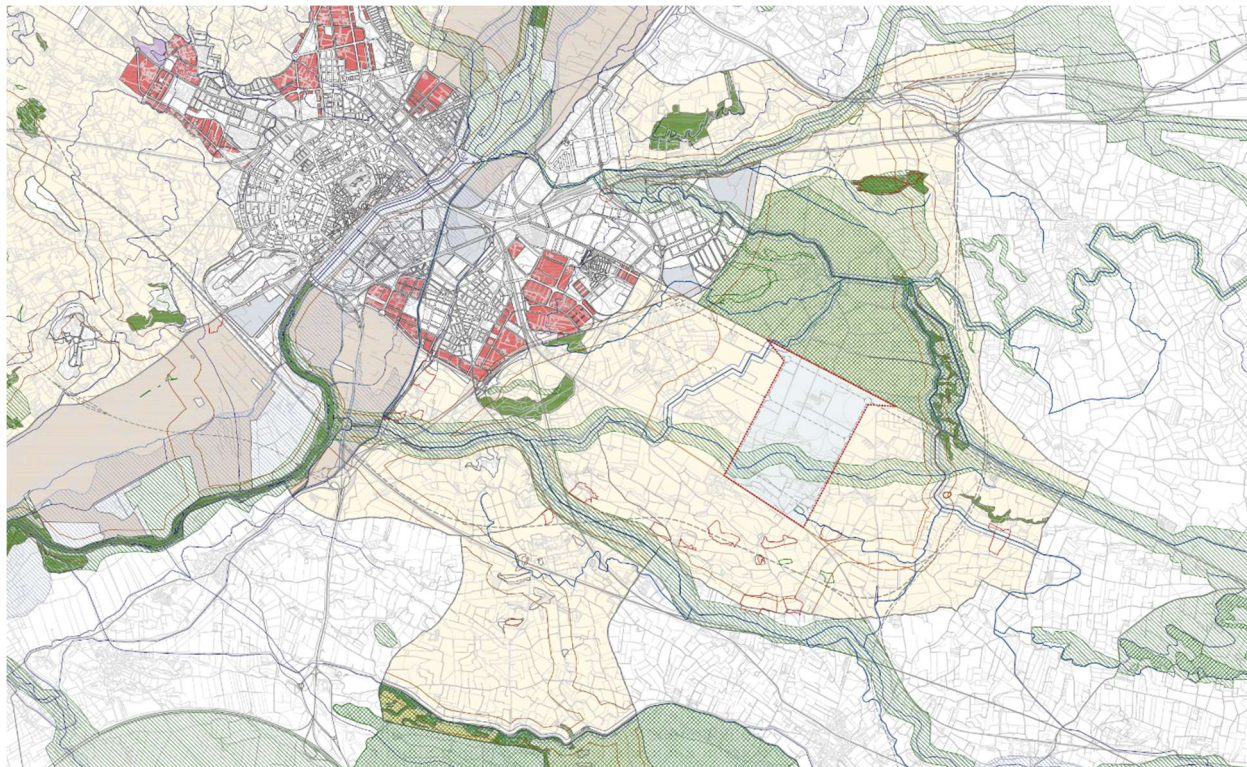
*Reconocer los efectos de lo previsto en el artículo 1.14 de las Normas del Plan territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida), l elevado interés territorial, por su carácter estratégico, de la creación de un sector de actividad económicas en el ámbito de Torreblanca – Quatre Pilans, promovido por el Instituto Catalán del Suelo y el Ayuntamiento de Lleida.*

*Señalar que los instrumentos urbanísticos que deben definir la ordenación del sector deben dar cumplimiento a lo que establece el apartado 6 del mencionado artículo 1.14, al resto de disposiciones del Plan Territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida) que sean de aplicación; ya las siguientes condiciones:*

*3.1 La determinación de la ordenación urbanística del sector y la definición de las tres fases de su desarrollo se harán de acuerdo con las medidas que garanticen la funcionalidad ecológica de la matriz territorial del entorno de Lleida y la preservación de los hábitats del espacio de interés natural de Torreribera - Mas de Melons que se establezcan en los procesos de evaluación ambiental a los que deben someterse los correspondientes instrumentos urbanísticos de acuerdo con lo que prescribe la Ley 6/ 2009, de evaluación ambiental de planes y programas.*

3.2. La ordenación urbanística debe propiciar la sostenibilidad de la movilidad generada, mediante los repartos modales más adecuados de los tránsitos de personas y mercancías.

Posteriormente, se redactó el documento para la aprobación inicial de la MPG de Lleida en el ámbito de Torreblanca-Quatre Pilans, de noviembre de 2010, aprobación que finalmente no se llevó a cabo.



MPG Torreblanca-Quatre Pilans. Ordenación

#### POUM Lleida (2018)

En fecha 3/10/2014, el pleno municipal del ayuntamiento de Lleida aprobó el avance del POUM.

En fecha 6/10/2015, la Comisión Territorial de Urbanismo de Lleida, en relación con el documento de avance del POUM de Lleida, adoptó el siguiente acuerdo:

#### *Resolución*

*-1 Emitir informe sobre el Avance del Plan de ordenación urbanística municipal, del municipio Lleida, a efectos del informe urbanístico y territorial previsto en el artículo 86 bis ya la disposición transitoria decimoctava del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, en la redacción dada por los artículos 32 y 90 de la Ley 3/2012, de 22 de febrero, con las consideraciones anteriormente descritas, que se tendrán que incorporar en el documento que se someta a la aprobación inicial, de las que cabe destacar las siguientes:*

*En relación con las previsiones de los sectores de suelo urbanizable de actividad económica:*

- En lo que se refiere al ámbito llamado Quatre Pilans-Torreblanca hay que revisar la estrategia urbanística de la propuesta en cuanto al tipo de clasificación del suelo y sus dimensiones, manteniendo el actual clasificación del suelo como no urbanizable. En este sentido, es necesario incorporar esta propuesta en un estudio más amplio que pueda concretar unos usos de carácter territorial. Dado que se propone como una actuación estratégica a nivel territorial se puede desarrollar un Plan director urbanístico de interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social, económica o de características singulares.*
- En la regulación del sector de actividad A-2, el POUM deberá incluir condiciones de coherencia con el SUND de las Canales del POUM de Alcoletge, indicadas en el informe favorable de la Comisión Territorial de Urbanismo de fecha 13.4 .2012, relativas a la supramunicipalidad y conectividad ambiental.*

*En relación con las previsiones de los sectores de suelo urbanizable de uso residencial de la ciudad:*

- El sector R-4 es necesario estudiar el destino y los usos de la superficie de terrenos que limita con el suelo clasificado como no urbanizable con objetivos de fachada territorial y transición con el suelo no urbanizable.
- Plantear el modelo del sector SUR-20 con un patrón tipo A o B, valorando la idoneidad de la inclusión del punto limpio municipal en el sector.

*En relación con los crecimientos de los pequeños núcleos*

- Es necesario ajustar la propuesta de crecimiento en Sucs a la compleción mínima de la ronda sur.
- Ajustar los crecimientos del núcleo de Llivia a las realmente necesarias.

*En relación a las infraestructuras de movilidad:*

- Incluir en las previsiones de accesibilidad la conexión de la variante sur con el tramo de acceso a la autopista, en sentido Lleida.
- Valorar una alternativa a la previsión del nuevo enlace con viaducto desde el nudo de la AP2-LL11 hasta el extremo sur del SUR17 aprovechando la previsión de la conexión pendiente de la variante sur.
- Valorar el carácter territorial del tramo del enlace de la carretera de Corbins con Prat de la Riba y la carretera de Torre-Serona y su enlace con la ciudad y señalar orientativamente el tramo oeste pendiente de la variante sur con la A2.

En fecha 25/4/2018, el pleno municipal del ayuntamiento de Lleida aprobó inicialmente el POUM, que establece para el ámbito de Torreblanca una protección territorial en suelo no urbanizable con la siguiente regulación normativa:

*Art.290. Sector de interés supramunicipal de Torreblanca*

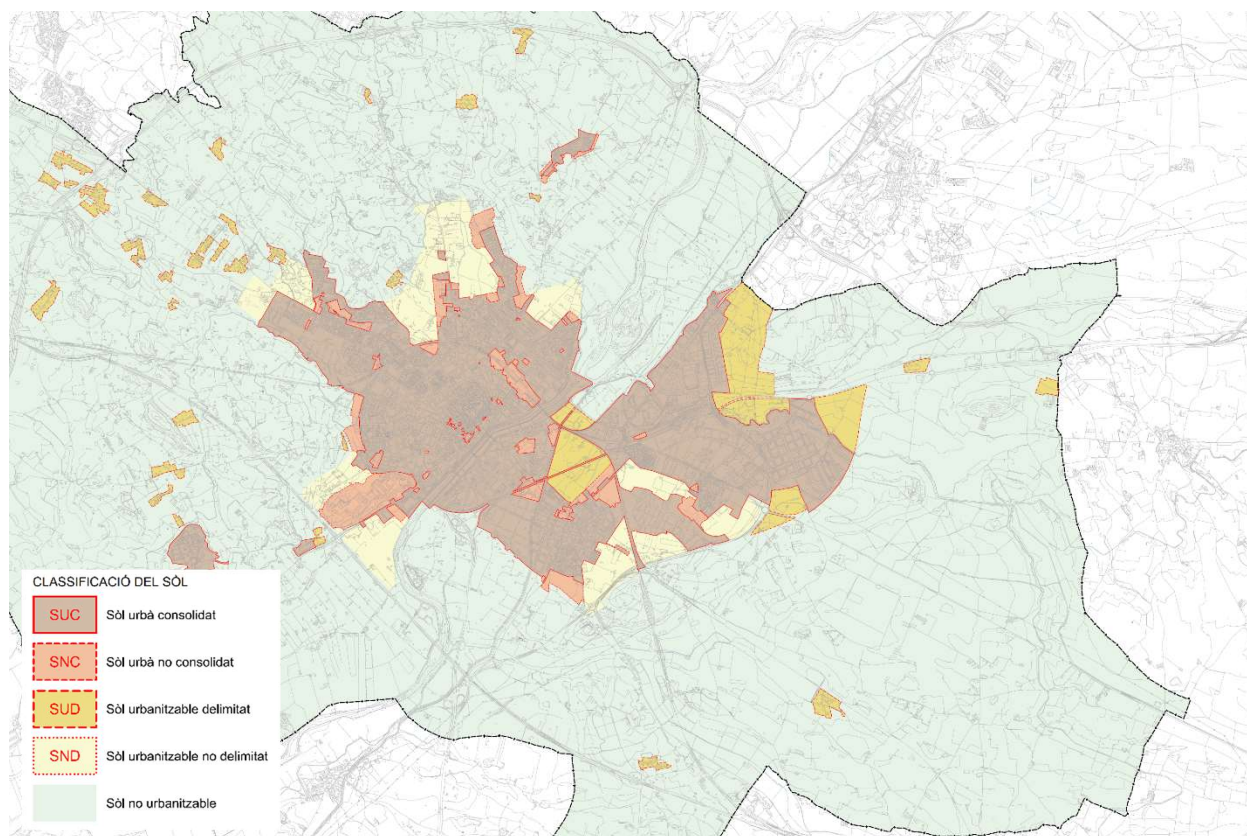
1. El POUM establece una protección territorial en suelo no urbanizable que constituye una reserva de suelo destinada al desarrollo de un sector de actividad económica de alcance territorial en Torreblanca, entre la CN240 y la línea del ferrocarril de Zaragoza hacia Tarragona.
2. Los sectores de interés supramunicipal son actuaciones de especial relevancia social o económica o de características singulares que promueve la Administración de la Generalidad mediante la elaboración de planes directores urbanísticos, cuya aprobación definitiva permite llevar a cabo directamente la transformación urbanística del suelo.
3. El sector de interés supramunicipal de Torreblanca se ubica en un ámbito de interés territorial y garantiza una buena accesibilidad a la red de comunicaciones. En caso de que la actuación de interés territorial no sea prevista en el planeamiento territorial, es requisito previo para la formulación y aprobación del plan director urbanístico correspondiente el acuerdo de la Comisión de Política Territorial y de Urbanismo que reconozca el interés territorial de la actuación.
4. Los principales usos del sector serán los industriales y los logísticos. Específicamente, dentro de los usos logísticos, se admite la ordenación de un Puerto Seco como un terminal de gestión intermodal conectado por carretera y por ferrocarril con los puertos marítimos del Mediterráneo.
5. La ordenación urbanística debe propiciar la sostenibilidad ambiental y económica en el abastecimiento y el mantenimiento de los servicios, y de la movilidad generada, mediante los repartos modales adecuados de los tránsitos de personas y mercancías.
6. Es necesario prever una franja de transición de espacios libres entre la carretera y la fachada edificable del sector. La vegetación en esta franja estará integrada por especies herbáceas y arbustivas autóctonas y frutales de secano, evitando en todo caso la plantación de especies de porte alto que pueden favorecer la presencia de los depredadores potenciales de la rompe.

Así, aunque el POUM clasifica de suelo no urbanizable el ámbito del sector Torreblanca, establece una regulación específica y propone que, dado que se prevé como una actuación estratégica a nivel territorial, se desarrolle mediante un plan director urbanístico de interés supramunicipal, y previendo también la reserva de una estación-intercambiador de mercancías, en la línea del ferrocarril convencional de Lleida a Tarragona, sin que se concrete la ubicación.

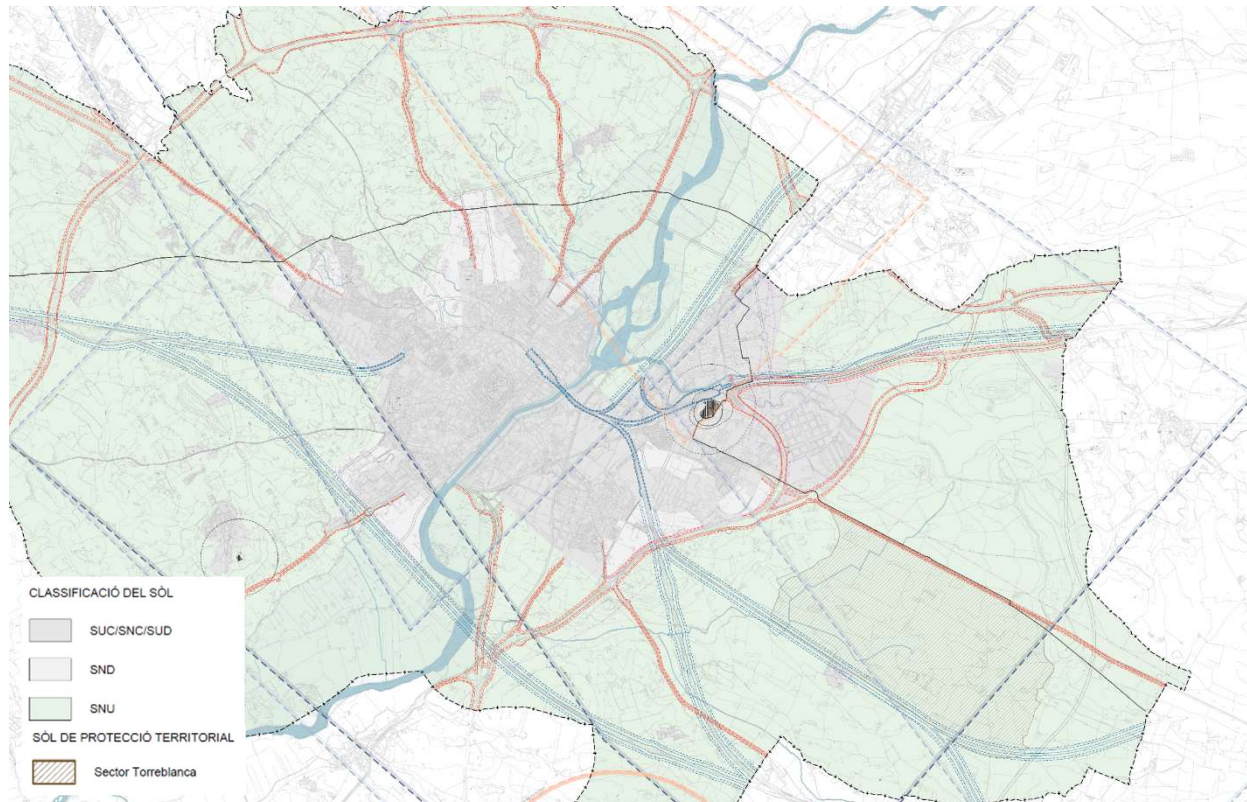
Posteriormente, en fecha 30/1/2019, la Comisión Territorial de Urbanismo de Lleida, en relación con el POUM de Lleida aprobado inicialmente, adoptó el siguiente acuerdo:

*Resolución*

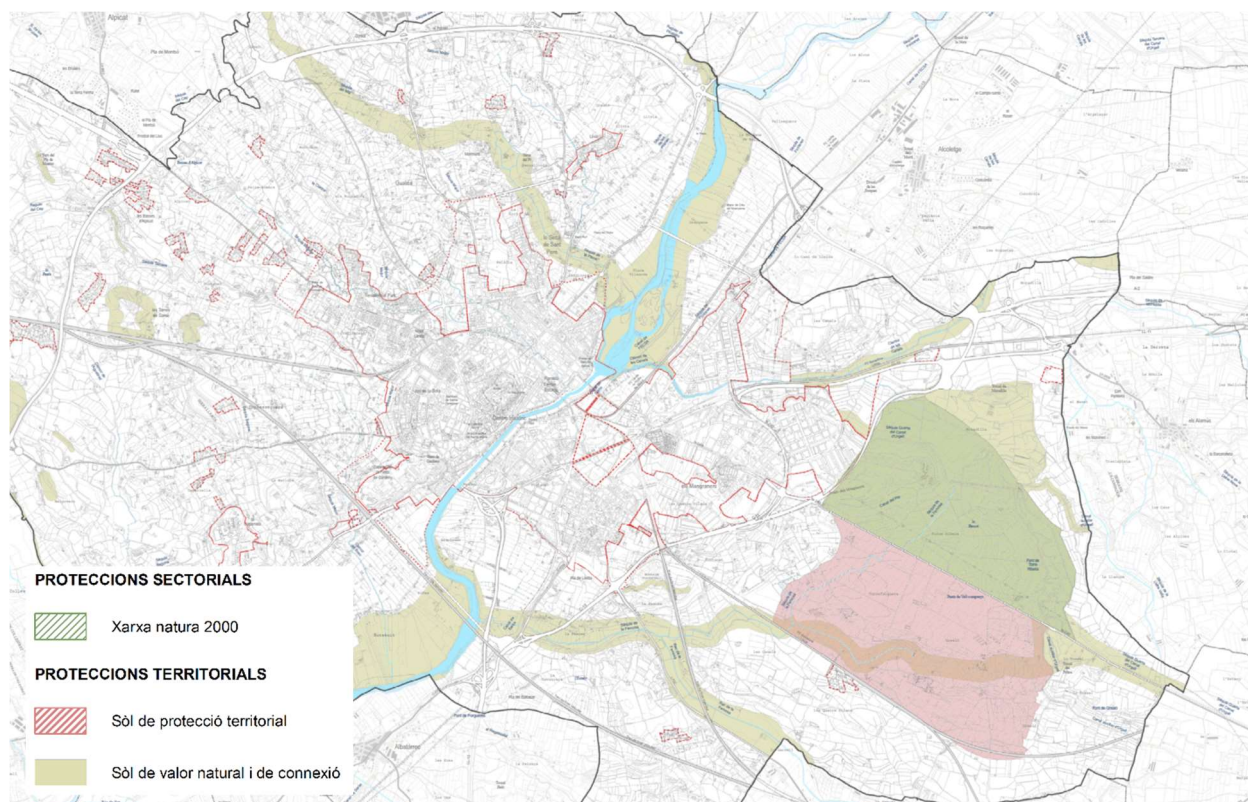
- 1 Emitir informe sobre el Plan de ordenación urbanística municipal de Lleida, a efectos del informe urbanístico y territorial sobre la propuesta de Plan que se prevé someter a aprobación provisional previsto en el artículo 86 bis ya la disposición transitoria decimoctava del Texto refundido de la Ley de urbanismo, aprobado por el Decreto legislativo 1/2010, de 3 de agosto, en la redacción dada por los artículos 32 y 90 de la Ley 3/2012, de 22 de febrero, con las consideraciones citadas anteriormente.
- 2 Indicar en el ayuntamiento que este informe cumple las funciones del informe establecido en las normas de ordenación territorial de los planes territoriales en relación con los documentos de los planes aprobados inicialmente.
- 3 Indicar al ayuntamiento que este informe se emite sin perjuicio de la resolución que pueda adoptarse definitivamente cuando se eleve el expediente al organismo competente.



**Clasificación del suelo.** (Fuente: Plano OR.1b POUM Lleida, inicial 25/4/2018)



**Estructura general del territorio. Protección infraestructuras.** (Fuente: Plano OR.2.2b POUM Lleida, inicial 25/4/2018)



**Ordenación del suelo no urbanizable. Protecciones** (Fuente: Plano OR.3.3.1b POUM Lleida, inicial 25/4/2018)

En cuanto a las consideraciones relativas a los crecimientos de suelos de actividad económica, según constan en el acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de Lleida de 30/1/2019, se menciona lo siguiente:

*En cuanto a las previsiones de crecimiento por actividades económicas, se incorpora respecto al documento de propuesta del avance y de aprobación inicial, nuevos suelos clasificados de urbanizables no delimitados en el este del término municipal, entre grandes infraestructuras de comunicación, lo que supone un cambio en el modelo evaluado con anterioridad, proponiendo un crecimiento más extensivo.*

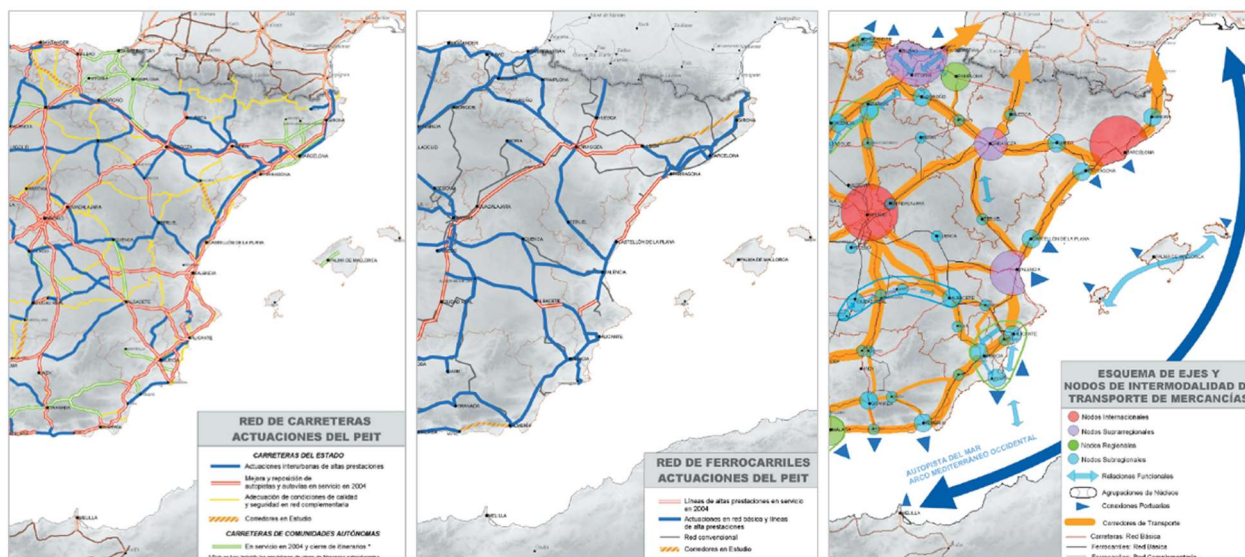
*Esta nueva propuesta, y más concretamente la previsión del desarrollo del PPD 42 Pla del Sastre, de carácter logístico, junto con el mantenimiento como reserva del sector estratégico de actividad económica de Torreblanca, supone una doble estrategia logística, en una misma localización del término municipal, que sobrepasa las necesidades de crecimiento por estos usos, justificadas en el documento de avance del POUM.*

*Por tanto, dado que el plan mantiene la reserva de suelo del sector estratégico de actividad económica de Torreblanca, como un sector de interés supramunicipal a desarrollar mediante la tramitación de un plan director urbanístico, no se considera adecuada la previsión simultánea de nuevos suelos de carácter logístico en el PPD 42 Pla del Sastre.*

### 1.3.3 Planificación sectorial

#### Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020

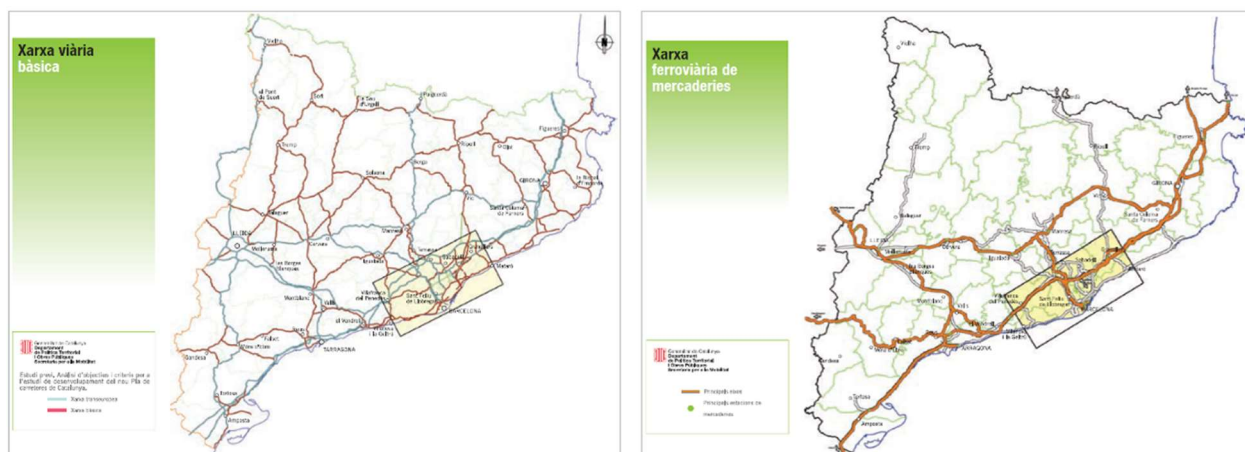
El Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020 (PEIT), elaborado por el Ministerio de Fomento y aprobado el 15/7/2005, define las redes a nivel estatal con el horizonte temporal del año 2020.



Red de actuaciones de carreteras y ferrocarriles, y ejes de transporte de mercancías (Fuente: PEIT 2005-2020)

#### Plan de Infraestructuras de transporte de Cataluña 2006-2026

El Plan de Infraestructuras de transporte de Cataluña 2006-2026 (PITC), elaborado por el Departamento de Territorio y Sostenibilidad y aprobado en 2006, define de forma integrada la red de infraestructuras viarias, ferroviarias y logísticas necesarias para Cataluña con el horizonte temporal del año 2026.



Red viaria básica. Red ferroviaria de mercancías (Fuente: PITC 2006-2026)

Entre las propuestas planteadas destaca el desdoblamiento de la N240 en el tramo Lleida-Les Borges Blanques con una variante al paso de Juneda que se encuentra en fase de planificación.

## Estrategia logística para la internacionalización de la economía catalana 2020-2040

La Estrategia logística para la internacionalización de la economía catalana 2020-2040, aprobada por acuerdo de gobierno GOV/16/2021 de 9 de febrero (DOGC 11/2 /2021), establece como objetivo principal fortalecer el sistema logístico, para contribuir a la internacionalización de la economía catalana y configurar un sector más eficiente, multimodal, comprometido con el territorio y la sociedad. El documento ha sido redactado por CIMALSA por encargo del Departamento de Territorio y Sostenibilidad y ha contado con la colaboración activa del Departamento de Empresa y Conocimiento, así como con la participación de profesionales e instituciones.

La logística es de gran importancia estratégica para asegurar el aprovisionamiento y distribución de las mercancías en todo el territorio, así como las exportaciones e importaciones, y posee una gran capacidad generadora de riqueza y empleo. Así, según datos del Observatorio de la Logística (elaborado anualmente por CIMALSA) el sector:

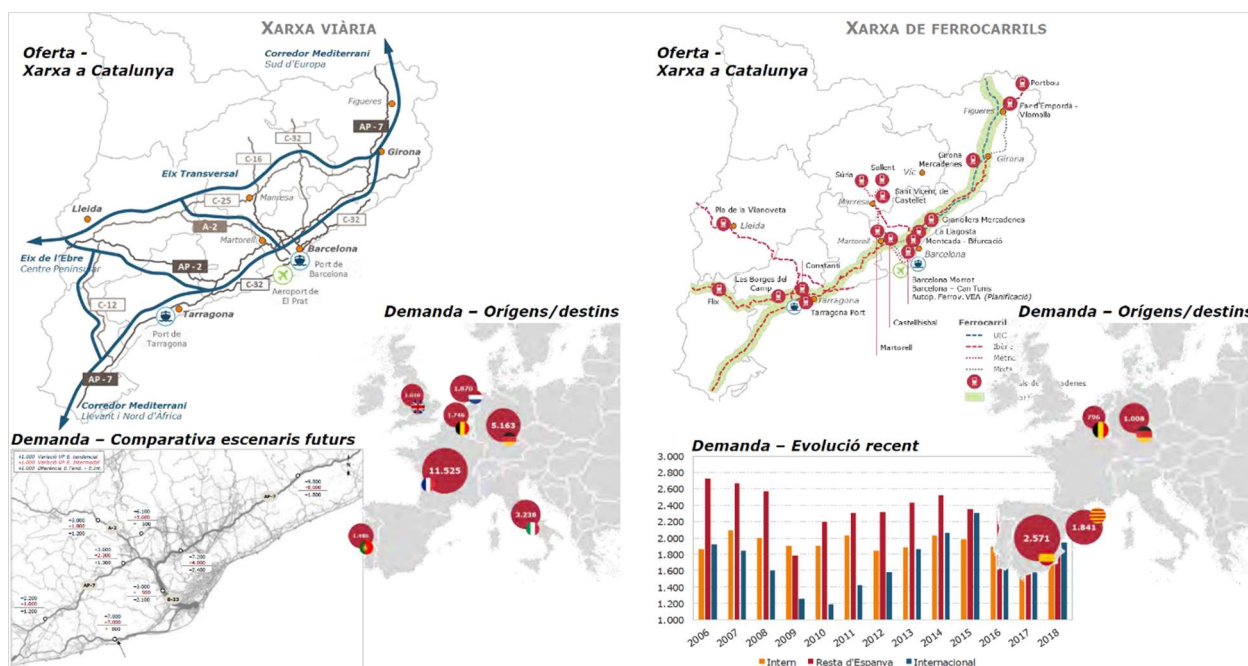
- Aporta un valor añadido bruto (VAB) de 29.900 millones de euros (13,9% del VAB).
- Genera una ocupación directa de 128.000 personas.
- Cuenta con 10 millones de metros cuadrados de suelo logístico.
- Gestiona 426 millones de toneladas de mercancías, con 186 de tráfico interno, 88 estatal y 152 mundial.
- Más de 11.000 camiones cruzan La Jonquera a diario.

El análisis comparativo con otros territorios de la Unión Europea muestra que es necesaria una apuesta por la planificación activa del transporte y la logística y un consenso para actuar de forma coordinada sobre las infraestructuras, la promoción del suelo, los servicios y el tejido empresarial. Todo esto, con una gestión más integrada de las responsabilidades en materia de logística, transporte, urbanismo o empresa.

### Diagnóstico

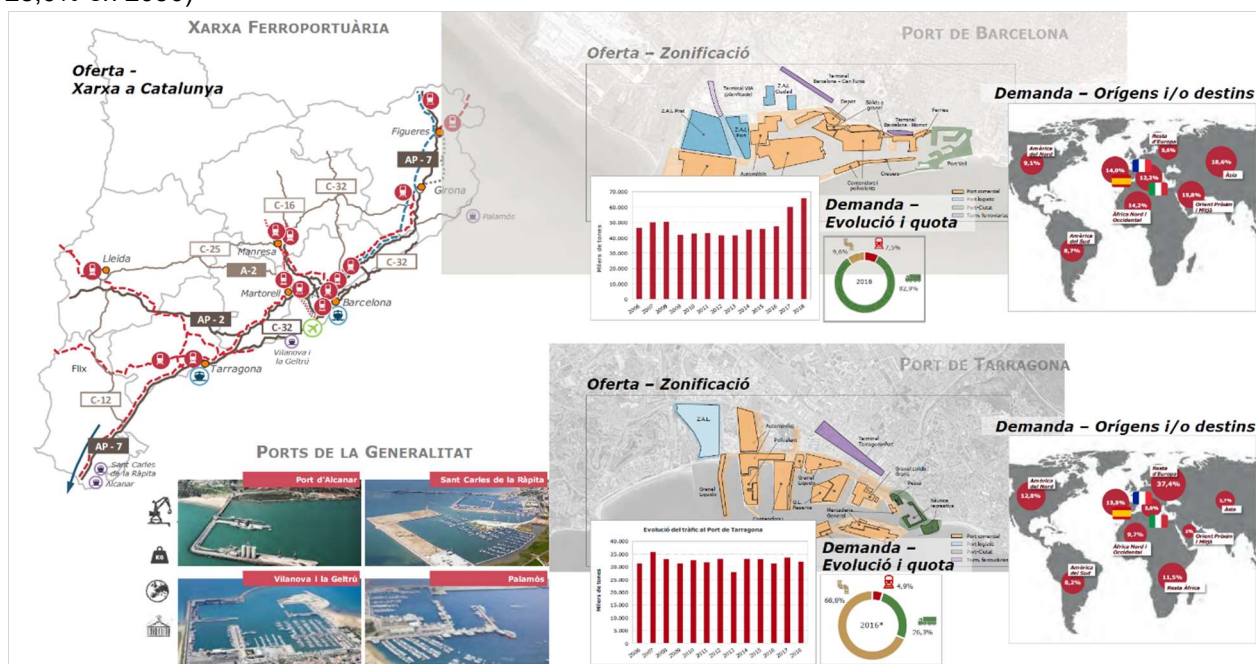
A continuación se muestra una síntesis de las principales ideas y conclusiones de la primera fase de análisis y diagnóstico, según constan en el apartado “5. Conclusiones de la diagnosis” del documento.

La carretera es el modo predominante con un 73,7% de cuota de mercado; el 36% de los vehículos que atraviesan La Jonquera son de paso; la cuota del ferrocarril con un 2,4% en t-km es muy reducida.



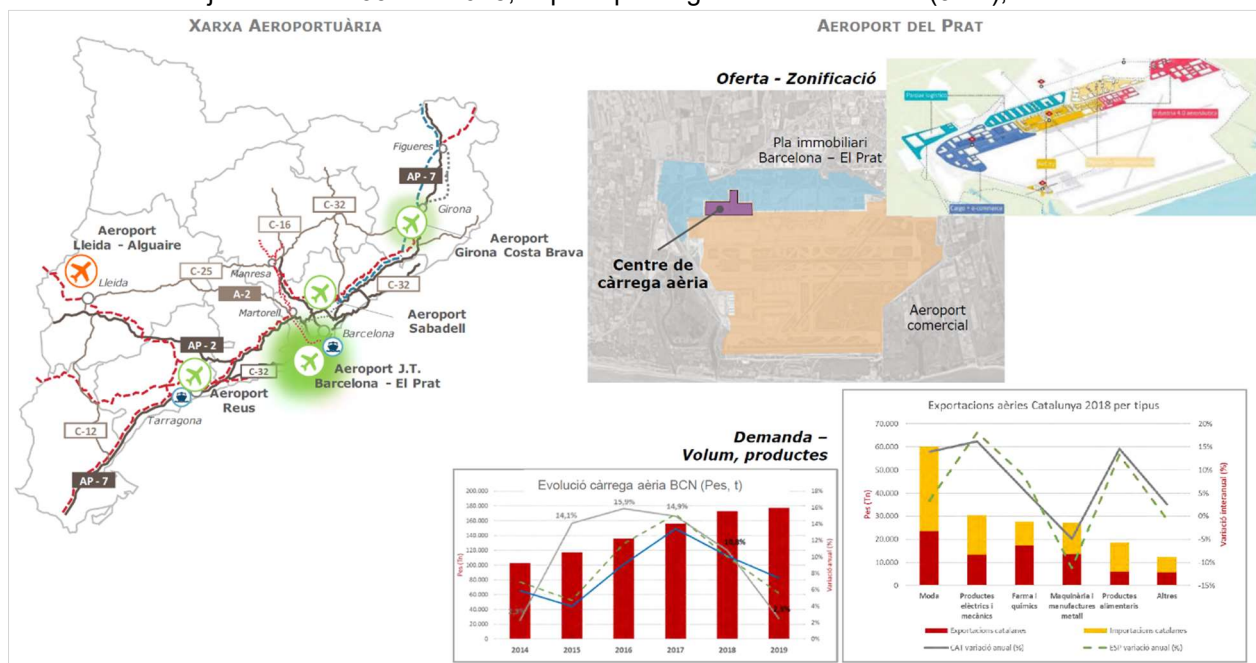
**Infraestructuras. Carretera y ferrocarril** (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

Los puertos de Barcelona y Tarragona movieron 100Mtones en 2018 (Bcn 68, Tgn 32); destacan los tráficos de contenedores, petroquímico y de automoción; la cuota ferroviaria es creciente, con el 4,9% en Tarragona y el 7,5% en Barcelona (15% en el tráfico de contenedores con perspectiva de alcanzar el 28,6% en 2050)



**Infraestructuras. Puertos comerciales** (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

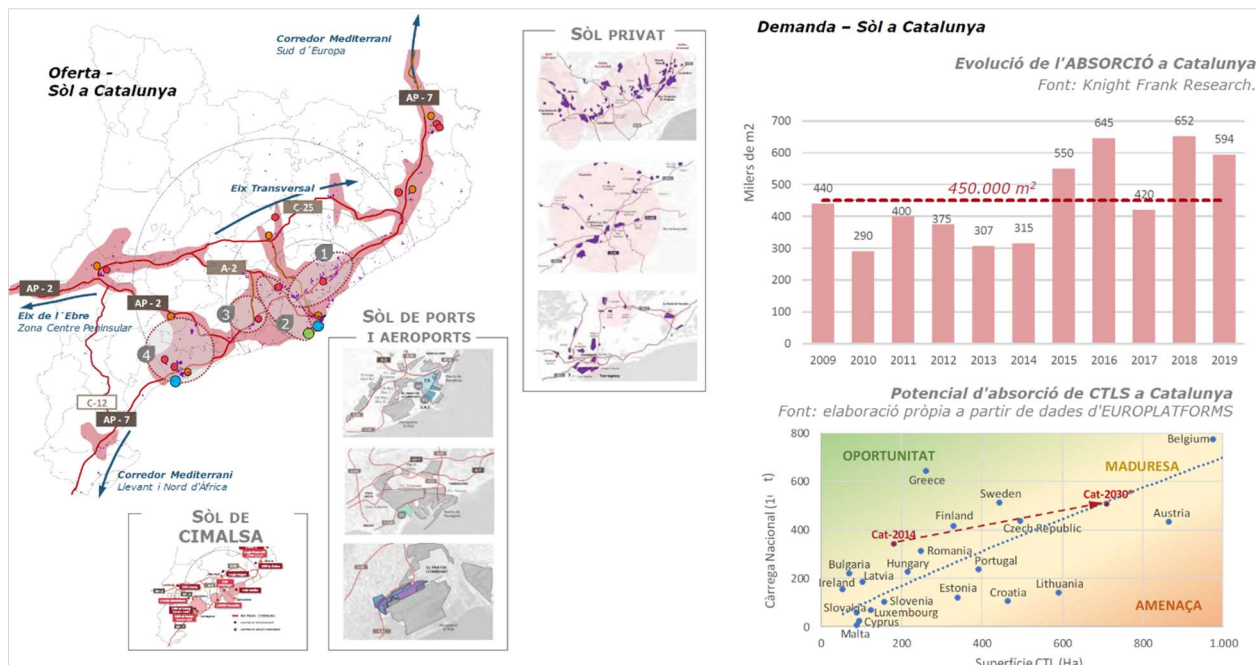
En Cataluña 2 aeropuertos gestionaron carga en 2019: Barcelona con 177.270 y Girona con 78 t, aunque este último ha bajado de las 133 t de 2018; el principal origen-destino es Asia (37%);



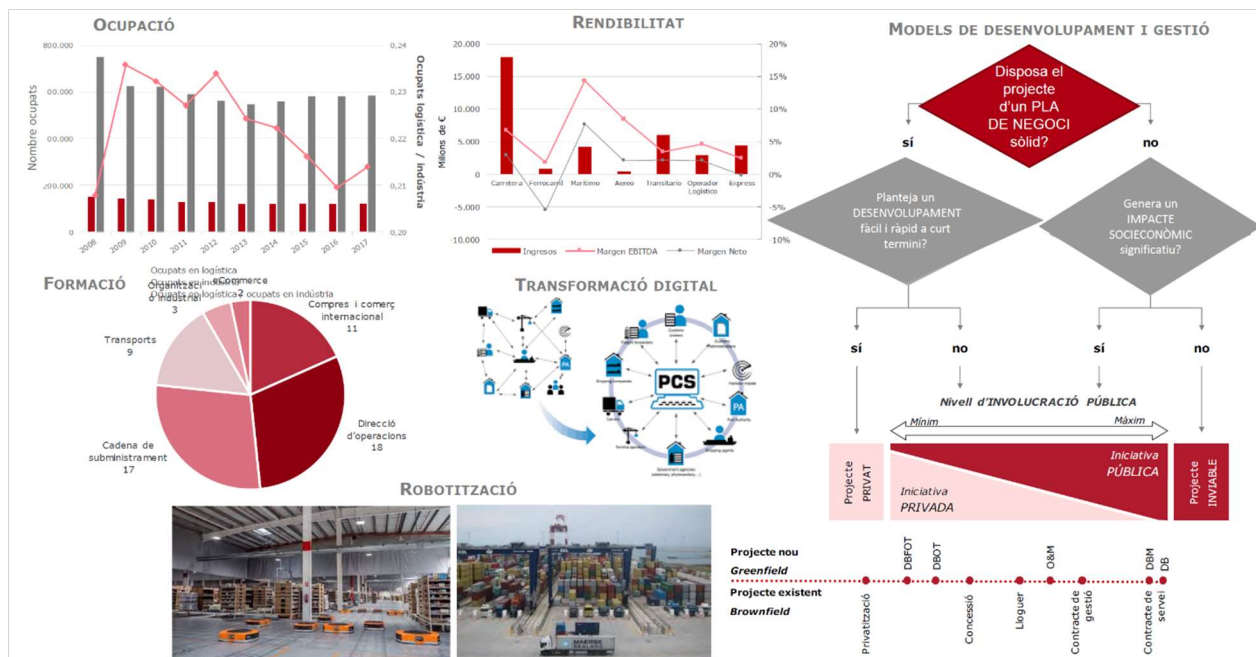
**Infraestructuras. Aeropuertos de carga** (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

La oferta de suelo logístico se sitúa principalmente en el corredor Mediterráneo y en menor medida alrededor de los ejes Transversal y del Ebro; existe una pronunciada saturación/escasez de suelo apto en torno al AMB que deriva en el interés creciente por la reconversión de suelo industrial o los primeros proyectos de naves multinivel.

La demanda de suelo logístico se concentra principalmente en el AMB (alta rotación) y en torno a Tarragona, Lleida y Girona (rotación media-baja); existen ámbitos de gran especialización (Vallès, Baix Llobregat, Penedès y Alt Camp); la demanda se ve influida por las nuevas tendencias como las megaparcels, la hibridación logístico-industrial y el aumento del e-commerce.



**Suelo y naves logísticas** (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)



**Otros aspectos Hard-Soft** (Fuente: Estrategia logística catalana 2020-2040)

## Estrategia

La parte de estrategia del documento se estructura en cuatro apartados: definición estratégica, plan de acción 2021-2025, gobernanza del plan; y ámbitos prioritarios de actuación.

El Plan de acción 2020-2025 consta de 5 líneas estratégicas de trabajo:

- Coordinación, regulación y promoción del sector.
- Competitividad del tejido empresarial.
- Agilidad del desarrollo del suelo logístico e intermodal.
- Funcionalidad de la red de infraestructuras.
- Apuesta decidida por la sostenibilidad.

Estos 5 ejes se concretan en 19 proyectos y 60 medidas específicas priorizadas según su importancia. El texto establece un responsable concreto, un grupo impulsor (abierto a nuevas incorporaciones) y un cronograma para cada proyecto, así como indicadores de seguimiento.

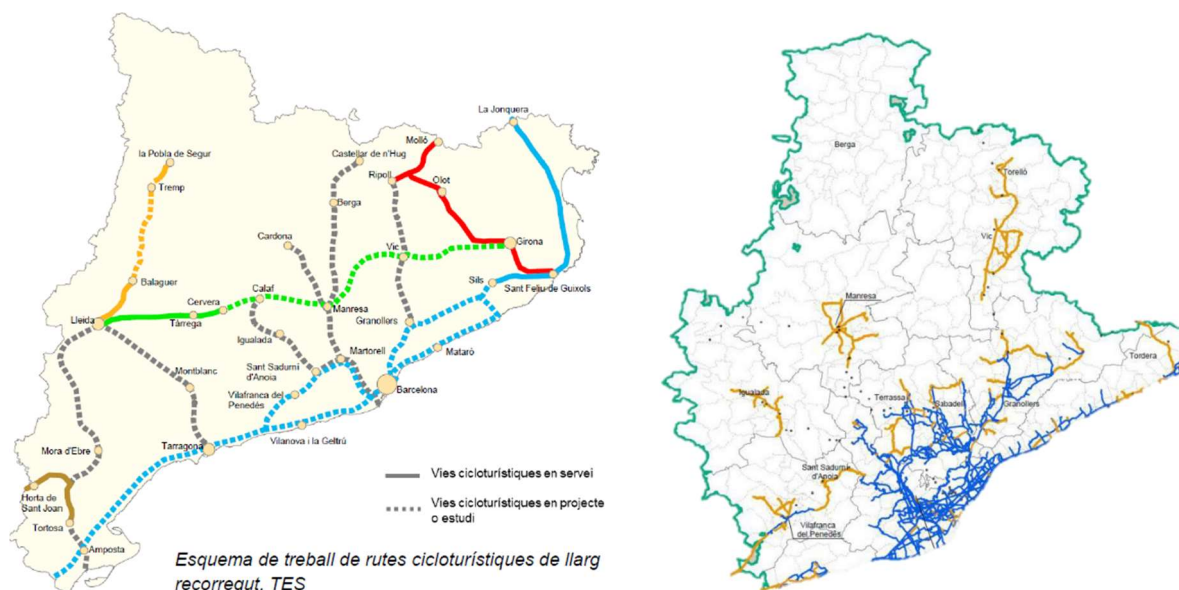
Entre estas acciones, destacan: el Plan de reconversión de suelo industrial a logístico; la Consolidación de la tercera corona logística en los Ejes Transversal y del Ebro; la Coordinación de nodos logísticos, industriales e intermodales en el Corredor Catalunya-Aragón-Madrid; la potenciación de la multimodalidad; la Implantación de apartadores ferroviarios en las vías principales; el Plan de promoción de Lleida como hub agroalimentario; la Distribución urbana de mercancías, etc.

Los grupos de trabajo que desarrollarán los ámbitos prioritarios de actuación a corto y medio plazo analizarán:

- La sostenibilidad, competitividad, imagen sectorial e impacto de la Covid-19.
- La coordinación público-privada.
- El suelo logístico intermodal.
- Los corredores logísticos multimodales claves.
- La carga y logística aeroportuaria (con el análisis de las capacidades de carga aérea en los diferentes aeropuertos regionales y el análisis del Máster Plan Inmobiliario de El Prat).

## Estrategia catalana de la bicicleta 2025

La Estrategia catalana de la bicicleta 2025 nace de la voluntad de construir una hoja de ruta clara y determinada para devolver definitivamente a la bicicleta un protagonismo, históricamente perdido, a la movilidad y que sea una pieza de cambio para a una movilidad más amable y sostenible en las ciudades.



**Rutas cicloturísticas de largo recorrido. Red pedaleable planificada y propuesta en el PDM 2020-2025**  
(Fuente: Estrategia catalana de la bicicleta 2025)

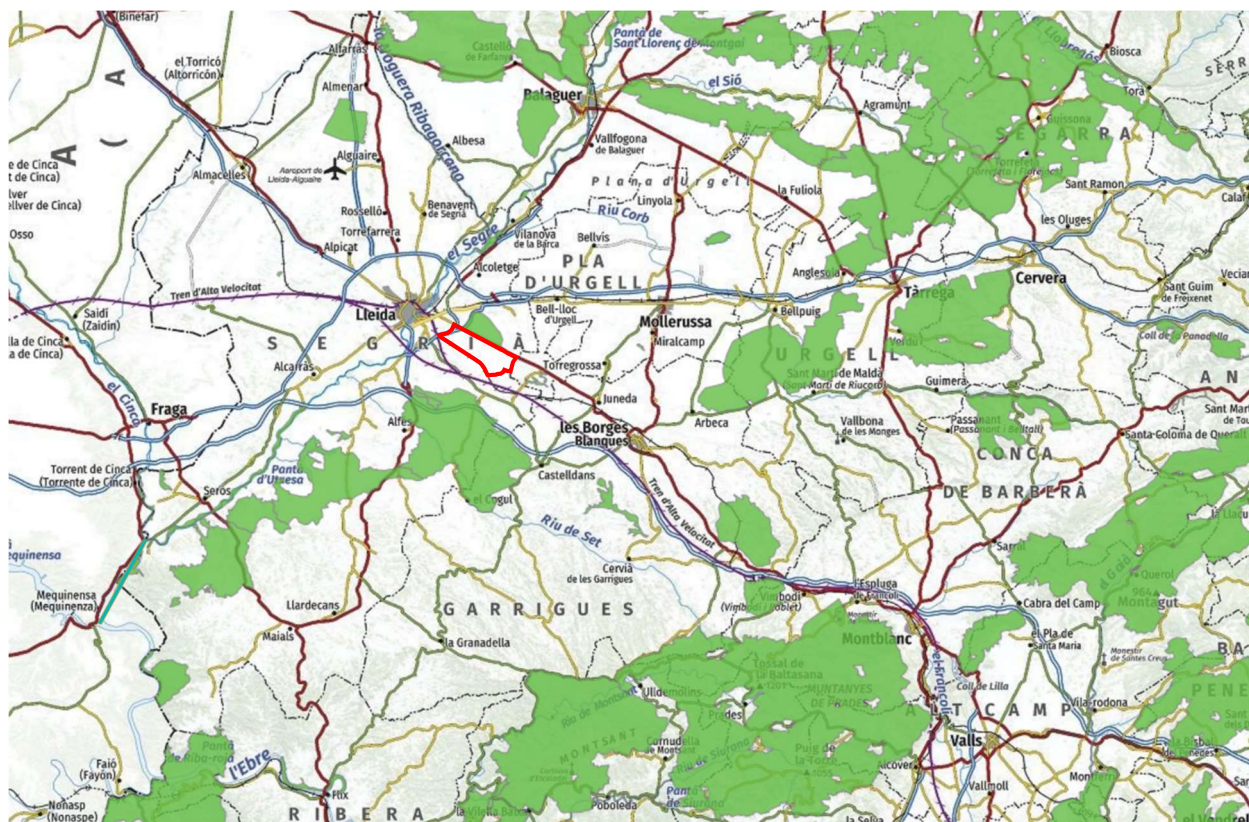
Entre los objetivos se encuentran conseguir que la bicicleta sea protagonista de una movilidad cotidiana más amable, impulsar la bicicleta como elemento turístico, de ocio o deportivo de forma segura y mejorar la promoción, seguimiento y gobernanza de la bicicleta.

## PEIN

El Plan de espacios de interés natural (PEIN), aprobado en 1992, es el instrumento de planificación de nivel superior que estructura el sistema de espacios protegidos de Cataluña. Aparte de los tres principales conectores fluviales correspondientes a la Noguera Ribagorçana, Noguera Pallaresa y Segre, en la llanura de Lleida se ubican diversas áreas de espacios PEIN/Red Natura 2000, destacando por su extensión los conjuntos de espacios situados en el norte, alrededor de la sierra del Montsec y del valle del río Sió, y los situados en el sureste, en torno a la sierra del Montsant y de las montañas de Prades. Algunos de estos espacios también están catalogados como zona de especial protección de las aves (ZEPA). A continuación consta una relación de estos espacios protegidos que se sitúan o enmarcan la llanura de Lleida, según nomenclatura de Red Natura 2000.

- Al noreste de la llanura de Lleida: Sierras del Montsec, Sant Mamet y Media, Aiguabarreig Segre-Noguera Pallaresa, Laderas del Noguera Ribagorçana, Secanos del Noguera, Valles de Sió-Llobregós, Plans de Sió, Bellmunt-Almenara e Anglesola-Vilagrassa.
- En la parte central de la llanura, en el área que se extiende desde Serós hasta Cervera: Secans del Segrià y Utxesa, Secans de Mas de Melons-Alfès, Secans de Belianes-Preixana, Granyena y Obagues del río Corb.
- Al sur de la llanura: Tossals de Almatret y Ribarroja, Sierra de Montsant-Pas del Asno, Montañas de Prades y Vall la Vinaixa.

El ámbito de estudio del PDU es colindante con el área de Torre Ribera que está incluida en el espacio protegido de Mas de Melons-Alfès, y situada entre la colina de Moradilla al norte y la carretera N240 al sur



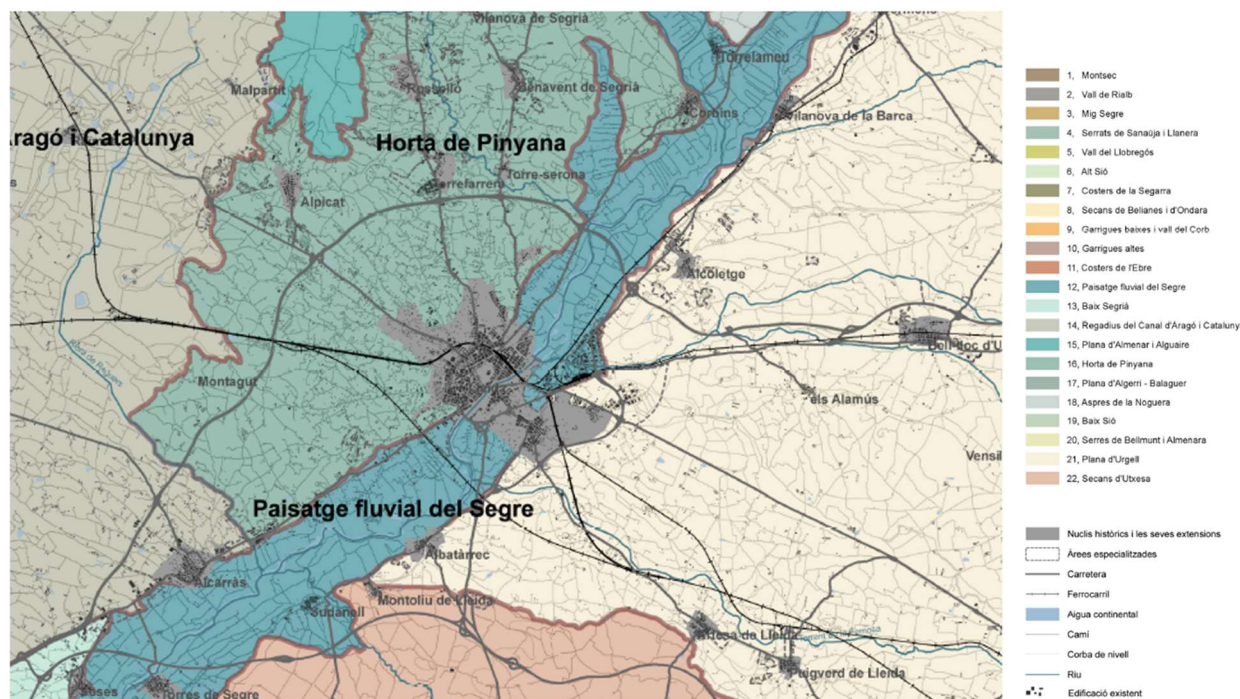
PEIN/ Red Natura 2000 (Fuente: ICGC)

## Catálogos de paisaje

El ámbito del PDU está incluido en la unidad de paisaje Plana d'Urgell, muy cercano al paisaje fluvial del Segre ya los secanos de Utxesa, que viene regulada en el Catálogo de paisaje de las Tierras de Lleida, aprobado definitivamente el 5/8/2008 (DOGC 19/9/2008).

El paisaje de la Plana d'Urgell comprende un territorio llano, con relieves muy suaves y horizontes rectilíneos, dilatados hasta donde se pierde de vista. A menudo en invierno esta llanura queda envuelta por una niebla baja y persistente, mientras que en verano se ve enturbiada por la calima propia de los países subáridos. Antiguamente tenía la grisura de la llamada estepa, donde la única nota destacable era la cinta de verdor exuberante que a modo de oasis rodeaba los ríos que la atraviesan. Sin embargo, modernamente las llanuras han sido conquistadas por los regadíos a gran escala y han transformado estas tierras cerealistas en huertas y vergeles, espacios abiertos y ordenados de frutales y cultivos herbáceos extensivos, donde predominan las líneas rectas. Las diferentes texturas de los cultivos leñosos y herbáceos se combinan con la densa red de regadío procedente del canal de Urgell. La intensa actividad económica configura un paisaje dinámico y cambiante.

El catálogo de paisaje de las Tierras de Lleida propone como objetivos de calidad paisajística de la unidad de la Plana d'Urgell reductos de vegetación estépica bien conservados y gestionados; zonas húmedas representadas por el estanque de Ivars y Vila-sana, los coladores de Boldú y El Prat de Montsuar que mantengan la singularidad y biodiversidad de flora y fauna; canales con banquillos arbolados funcionales y protegidos, habilitados para el disfrute de la población local; unos cursos fluviales de los ríos Corb, Ondara y el torrente de la Femosa con una vegetación asociada que conserve su funcionalidad ecológica; legado histórico bien conservado y potenciado turísticamente; paisaje con parques solares eficientes y bien integrados y ubicados; vías de comunicación permeables que permitan la conectividad ecológica entre el norte y el sur de la unidad; Unas periferias urbanas con áreas industriales y terciarias, urbanizaciones, granjas, etc. ubicadas de forma racional y respondiendo a las necesidades reales; áreas agrícolas con unas edificaciones de soporte integradas en el paisaje.



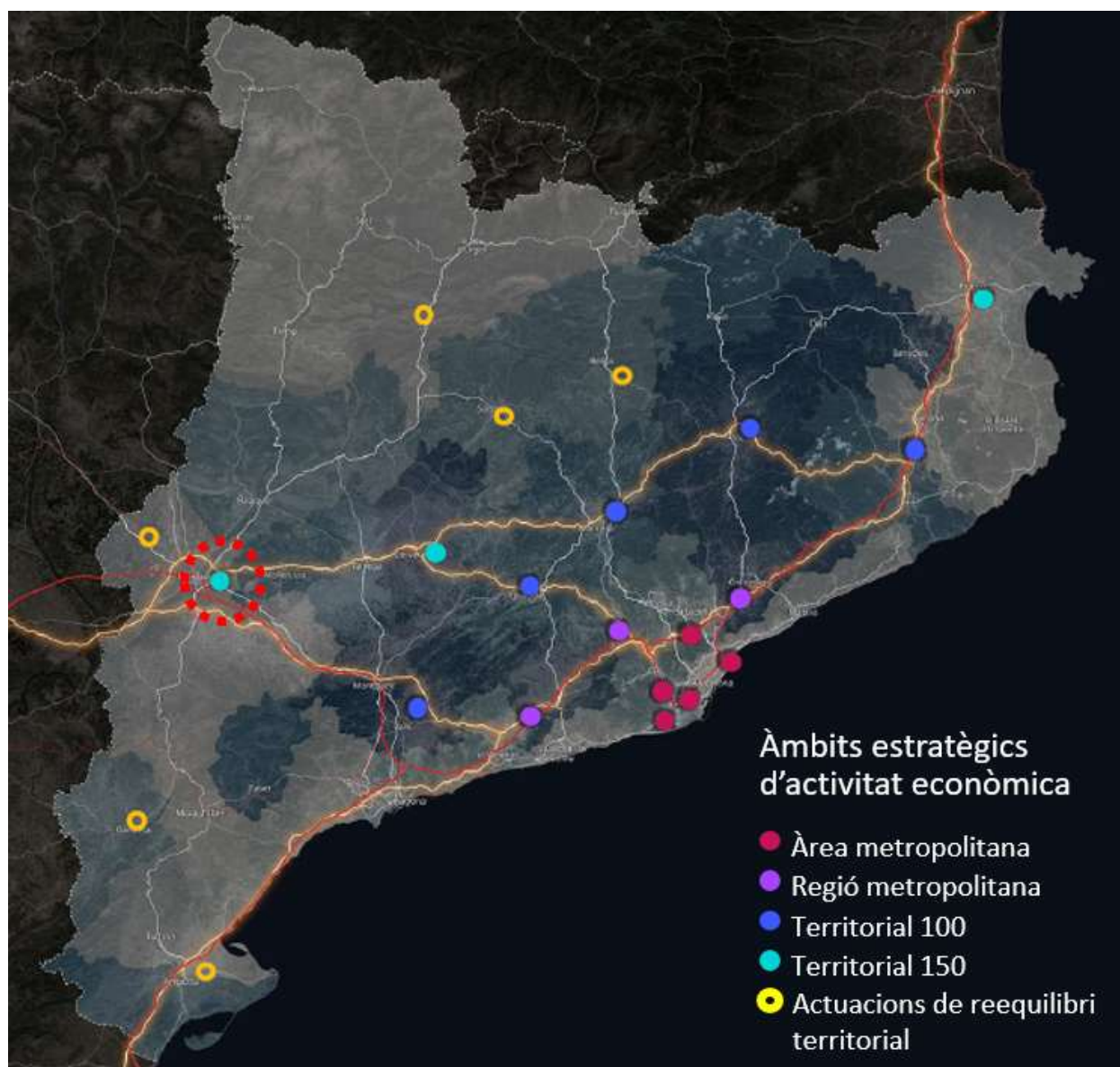
**Unidades de paisaje.** Plana de Lleida (Fuente: Catálogo de paisaje de las Tierras de Lleida)

## 2 MEMORIA D'ORDENACIÓN

### 2.1 Objetivos y criterios del PDU

#### 2.1.1 Objetivos generales del PDU

El inicio del procedimiento de formulación del PDU de actividad económica de la Plana de Lleida, ha sido promovido por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalidad de Cataluña, a instancia de los ayuntamientos de Lleida, los Alamús y Bell-lloc d'Urgell, en coherencia con la Estrategia territorial para la localización de Nuevos Sectores de Actividad Económica, elaborada por la Secretaría de la Agenda Urbana y Territorio (SAUT) a través del INCASOL y la Subdirección General de Acción Territorial, y que designa el ámbito como un sector estratégico de actividad económica.



#### Ámbitos estratégicos de actividad económica

(Fuente: Estrategia territorial para la localización de nuevos sectores de actividad económica)

Esta estrategia, que se ha explicado más extensamente en el apartado de información, se estructura en los siguientes cinco apartados: magnitudes de base; modelo urbanístico general; modelo urbanístico en el ámbito metropolitano, situación en el territorio; y detalle de los emplazamientos. Entre los emplazamientos escogidos para el desarrollo de nuevos ámbitos de actividad económica se encuentra la previsión de un nuevo desarrollo en el entorno de Lleida, que formaría parte de los ámbitos estratégicos de actividad económica de alcance territorial situados a unos 150 km de distancia del área metropolitana de Barcelona en una posición central en el corredor natural de comunicaciones que une el litoral catalán con el valle del Ebro, y en concreto, de su eje central de desarrollo social y económico a está situado en la traza del itinerario Zaragoza-Lleida-Barcelona. Por tanto, el nuevo desarrollo de actividad económica es coherente con esta estrategia.

El desarrollo de este nuevo PDU de actividad económica, con un elevado interés territorial que sobrepasa las lógicas municipales y necesita de una lectura más integral, amplía el ámbito de estudio del lado Este del subsistema territorial de Lleida, con el objetivo de potenciar y fijar la concentración de la actividad económica y logística en la Plana de Lleida, de acuerdo con lógicas territoriales y de interés supramunicipal, posibilitando la constitución de un potente nodo de actividad que sea estratégico por el país.

Mediante el análisis de los suelos de actividad económica, se ha constatado que en el subsistema Lleida existe una elevada disponibilidad de suelo, pero esta oferta no se ajusta a las necesidades actuales. En los sectores actuales no existe oferta de parcelas de gran tamaño. Y los sectores previstos en el planeamiento vigente, aunque tienen una buena conectividad con la red viaria, no ofrecen una buena conectividad con la red ferroviaria, y por tanto, no tienen la posibilidad de ofrecer intermodalidad en el transporte de mercancías.

Para reforzar el papel de nodo de mercancías del territorio y fomentar la intermodalidad en el transporte de mercancías se considera que es necesario complementar el actual terminal de mercancías del Pla de la Vilanova con una nueva terminal situada sobre el eje ferroviario Zaragoza-Lleida-Barcelona que corresponde con el corredor del Ebro, el principal eje de mercancías de país, puesto que permite la unión de los puertos de Tarragona y Barcelona así como la frontera francesa con el resto de la península. La terminal ferroviaria de Pla de la Vilanova es actualmente la única terminal en funcionamiento en este ámbito territorial y queda limitada en espacio y capacidad para su ubicación.

La actuación que se propone comporta la delimitación de un sector de actividad económica, en unos terrenos situados íntegramente en el municipio de Lleida, clasificados de suelo no urbanizable por el planeamiento general vigente, que se ubica en el sureste del casco urbano de la ciudad de Lleida entre la carretera N240 y la línea ferroviaria R14 Barcelona-Lleida.

En este emplazamiento el predominio de los relieves suaves y la conectividad en las redes de movilidad configura un territorio apto para el desarrollo económico, industrial y logístico de alta capacidad, en un punto estratégico situado fuera del ámbito de congestión de la red del entorno a Barcelona y Tarragona, que se ve reforzado por las infraestructuras de gran capacidad y vertebración territorial que transcurren, ya sean viarias (autopista AP2, autovía A2 y carretera N240) o ferroviarias (redes convencional y de alta velocidad).

Además, la elección de este emplazamiento está precedida por una serie de antecedentes que le han justificado y considerado el más idóneo para el desarrollo de este nuevo ámbito estratégico de actividad económica.

El emplazamiento se corresponde con el ámbito que se planteó en el Concurso de ideas para desarrollar el sector de Torrealba - Quatre Pilans, convocado en febrero de 2007 por iniciativa del ayuntamiento de Lleida y el Instituto Catalán del Suelo, para desarrollar el sector en un ámbito de 700 ha aproximadamente y en un emplazamiento estratégico en las Tierras de Lleida.

Posteriormente, en octubre de 2008, el pleno de la Paeria aprueba el avance de planeamiento de la modificación puntual del plan general para sacar adelante la primera fase del sector de actividad económica, complementado por un segundo documento aprobado en abril de 2009. En fecha 17 de noviembre de 2009 la Comisión de Urbanismo de Cataluña acordó reconocer los efectos de lo previsto en

el artículo 1.14 de las Normas del Plan territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida), el elevado interés territorial, por su carácter estratégico, de la creación del sector Torreblanca-Quatre Pilans

El Plan territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida), aprobado definitivamente en 2007, en el apartado 6.6 de la memoria, expone en relación a la definición del sistema de infraestructuras logísticas ligada al transporte de mercancías la idoneidad entre otras, de las incipientes regiones metropolitanas (Lleida, Girona y Tarragona) para ser emplazamientos donde se combina un cierto potencial de demanda interna con la proximidad a la región metropolitana de Barcelona y con buenas condiciones de accesibilidad en las redes de infraestructuras de altas prestaciones.

Se expone también que las Tierras de Lleida ofrece como ventaja competitiva una notable dotación en infraestructuras para el transporte de mercancías y la disponibilidad de suelo libre, dado que los usos residenciales no compiten con la industria y las actividades económicas para ganar terreno a los tradicionales usos agrarios del ámbito y se concluye que el ámbito de las Tierras de Lleida ofrece un elevado potencial de acogida para los desarrollos logísticos.

En relación a la accesibilidad vial y ferroviaria considera que los nuevos nodos logísticos deberían situarse en proximidad a los cruces entre las vías de alta capacidad aptas para el transporte de mercancías, como el nuevo eje transversal ferroviario y la línea Lleida-Tarragona ya existente, para facilitar la accesibilidad a las terminales y los intercambios modales necesarios.

La implantación de una terminal intermodal de mercancías en Lleida es de interés territorial y estratégico, ya que se trata de una inversión que aumentará el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías, reduciendo la cuota del transporte viario y las emisiones de CO<sub>2</sub> obteniendo mejoras medioambientales. Su ubicación permitirá también potenciar el eje del Ebro y su papel en el transporte de mercancías del país. Además, los nuevos sectores se beneficiarán de la infraestructura facilitando la exportación mediante conexión ferroviaria y mejorando su competitividad económica.

Por otra parte, en el POUM que se está redactando actualmente, aprobado inicialmente en 2018, establece una protección territorial en suelo no urbanizable que constituye una reserva de suelo destinada al desarrollo de un sector de actividad económica de alcance territorial en Torreblanca. El POUM incorpora en la normativa, concretamente en el artículo "Sector de interés supramunicipal de Torreblanca", una regulación específica del sector y propone que, dado que se propone como una actuación estratégica a nivel territorial, se desarrolle mediante un Plan director urbanístico interés supramunicipal para la ejecución directa de actuaciones de especial relevancia social, económica ó de características singulares. También incorpora, sin gráfica específica, la reserva de una estación-intercambiador de mercancías, en la línea del ferrocarril convencional de Lleida en Tarragona, en el ámbito del futuro sector de actividad económica de Torreblanca a precisar en la redacción del planeamiento urbanístico por el desarrollo del sector.

El desarrollo del sector, aparte de aprovechar las sinergias de la alta conectividad del sitio, debe garantizar la calidad y el servicio a la actividad económica y, al mismo tiempo, también debe ser coherente con los valores ambientales, paisajísticos y culturales del territorio donde se ubica.

Los objetivos concretos del PDU de actividad económica de la Plana de Lleida derivados de la definición de los objetivos generales, descritos anteriormente, son los siguientes:

- Articular el territorio y prever un crecimiento de acuerdo con los criterios de desarrollo urbanístico sostenible.
- Crear un polo de actividad económica y logística sostenible en el territorio, posibilitando el flujo de mercancías en el territorio catalán, peninsular y europeo.
- Potenciar la intermodalidad en el transporte de mercancías atendiendo a la ubicación estratégica del ámbito en relación con las infraestructuras de transporte dotando al sector de una nueva terminal de mercancías.
- Permitir el intercambio modal de contenedores entre trenes y camiones y viceversa, mejorando así, la seguridad en el transporte de mercancías y la cantidad de emisiones atmosféricas.

- Posibilitar una ordenación flexible de los suelos destinados a actividad económica, priorizando las parcelas de grandes dimensiones que admitan la implantación de grandes complejos singulares y de actividades logísticas.
- Garantizar la conectividad del ámbito, preservando los valores ambientales y paisajísticos del entorno. Configurar grandes áreas de protección ambiental paisajística en torno a los corredores fluviales/ecológicos, en especial en relación a las acequias, rieras y torrentes, que garanticen la conectividad entre los grandes espacios libres de alcance territorial.
- Establecer las actuaciones necesarias para facilitar los desplazamientos con modos de transporte no motorizados para evitar la emisión de gases contaminantes asociados a los vehículos a motor y fomentar el uso del transporte público y de medios de transporte más sostenibles ambientalmente.
- Coordinar las diferentes actuaciones, no únicamente por las distintas temporalidades en su desarrollo y optimización, sino también de acuerdo con las previsiones sectoriales y el contexto territorial actual.
- Establecer medidas de protección del suelo no urbanizable que el PDU considere adecuadas para aquellos espacios que están en el ámbito del PDU pero que finalmente no se incluyan dentro de ningún sector.
- Establecer los mecanismos de protección para preservar y rehabilitar el patrimonio cultural y arqueológico presente en el ámbito.

### 2.1.2 Criterios para el desarrollo del PDU

El desarrollo del PDU vendrá condicionado por la aplicación de los siguientes criterios en el proceso de su redacción:

- El PDU se redactará teniendo en cuenta las determinaciones del planeamiento territorial vigente, el Plan territorial parcial de Ponent, tanto por lo que se refiere al sistema de espacios abiertos como en lo que se refiere a las estrategias aplicables al sistema de asentamientos y, también, considerando el resto de determinaciones y propuestas que se derivan del resto de planeamientos urbanísticos y sectoriales que tengan incidencia en el ámbito.
- La propuesta de ordenación incorporará los principios y directrices establecidos en los artículos 3 y 9 del TRLU, a fin de garantizar la utilización racional del territorio y el desarrollo urbanístico sostenible. En este sentido, será necesario orientar el modelo de ciudad en consonancia con los principios del urbanismo sostenible, es decir, siguiendo un modelo de ciudad compacta, diversificada y con un buen nivel de servicios, dotaciones y espacios libres.
- Se realizará un análisis de las infraestructuras del ámbito territorial del PDU que permita insertar y posibilitar su desarrollo.
- Habrá que garantizar la integración paisajística del conjunto de los diferentes ámbitos propuestos y aplicar criterios de proporcionalidad de volúmenes y estudio de las visuales.
- Se establecerán las actuaciones para facilitar los desplazamientos con modos de transporte no motorizados para evitar la emisión de gases contaminantes asociados a los vehículos a motor e incentivar el uso del transporte público y potenciar la movilidad activa y saludable así como su continuidad a escala territorial.
- En cuanto a los terrenos externos al sector delimitado por el PDU pero que están incluidos en el ámbito del PDU, el criterio básico será el de adecuar su clasificación y calificación urbanísticas, preferentemente manteniendo la clasificación como suelo no urbanizable, haciendo prevalecer criterios de protección ambiental y preservando de esta forma los espacios que se considera que no deben formar parte de nuevos crecimientos urbanos.
- Se garantizará la mínima afectación posible de los terrenos naturales y vegetación de los cursos de agua, preservando y potenciando sus valores ambientales, de forma que se conviertan en ejes estructurantes del sistema de espacios libres y de relación con el entorno natural inmediato. o, en cualquier caso, se garantizará su restitución con características similares o mejores a las originales.
- Se tendrán que tener en cuenta los elementos culturales y patrimoniales presentes en el ámbito y garantizar los criterios de preservación y rehabilitación en caso de que sea necesario.
- Se trabajarán mecanismos para permitir un desarrollo en etapas y flexible en la demanda. Como criterio general se tenderá a concentrar las actuaciones ambientales (conectores, medidas correctoras, etc.) en las primeras fases de desarrollo priorizándolas respecto a las que conllevan un impacto ambiental negativo. En todo caso se evitará la urbanización de ámbitos en los que no exista una perspectiva fundamentada de que serán ocupados a corto plazo.
- La nueva ordenación garantizará la observación de las medidas ambientales y las medidas de seguridad industrial y prevención de riesgos derivadas de los condicionantes del entorno.
- Se establecerán las actuaciones de mejora para garantizar la buena conectividad entre el nuevo asentamiento y el núcleo de Lleida y deberá garantizarse la movilidad sostenible estableciendo las medidas necesarias en relación al fomento del transporte público y de los medios de transporte más sostenibles ambientalmente.

## 2.2 Síntesis de alternativas consideradas

### 2.2.1 Descripción de alternativas

A continuación, aparte de la alternativa 0 en la que se mantiene el planeamiento vigente, se plantean cuatro posibles alternativas de ordenación que difieren, básicamente, en la posición de la terminal de mercancías, en la posición de los conectores y espacios libres y en menor medida, en el alcance de los suelos urbanizables de desarrollo de actividad.

La posición de la terminal de mercancías tiene unos condicionantes específicos que determinan tanto la idoneidad de la operativa ferroviaria resultante como la posibilidad de ampliación en relación con la longitud de los trenes que tienen cabida. En coherencia con los estándares europeos FERRMED actuales se considera necesario que la nueva terminal de mercancías tenga capacidad para albergar trenes de hasta 750 m. Sin embargo, teniendo en cuenta la tendencia creciente en la longitud de los trenes de mercancías, también según el estándar establecido por FERRMED, se considera preferible que el emplazamiento de la terminal sea compatible con una futura ampliación que dé la posibilidad de acoger trenes de hasta 1500 m a largo plazo.

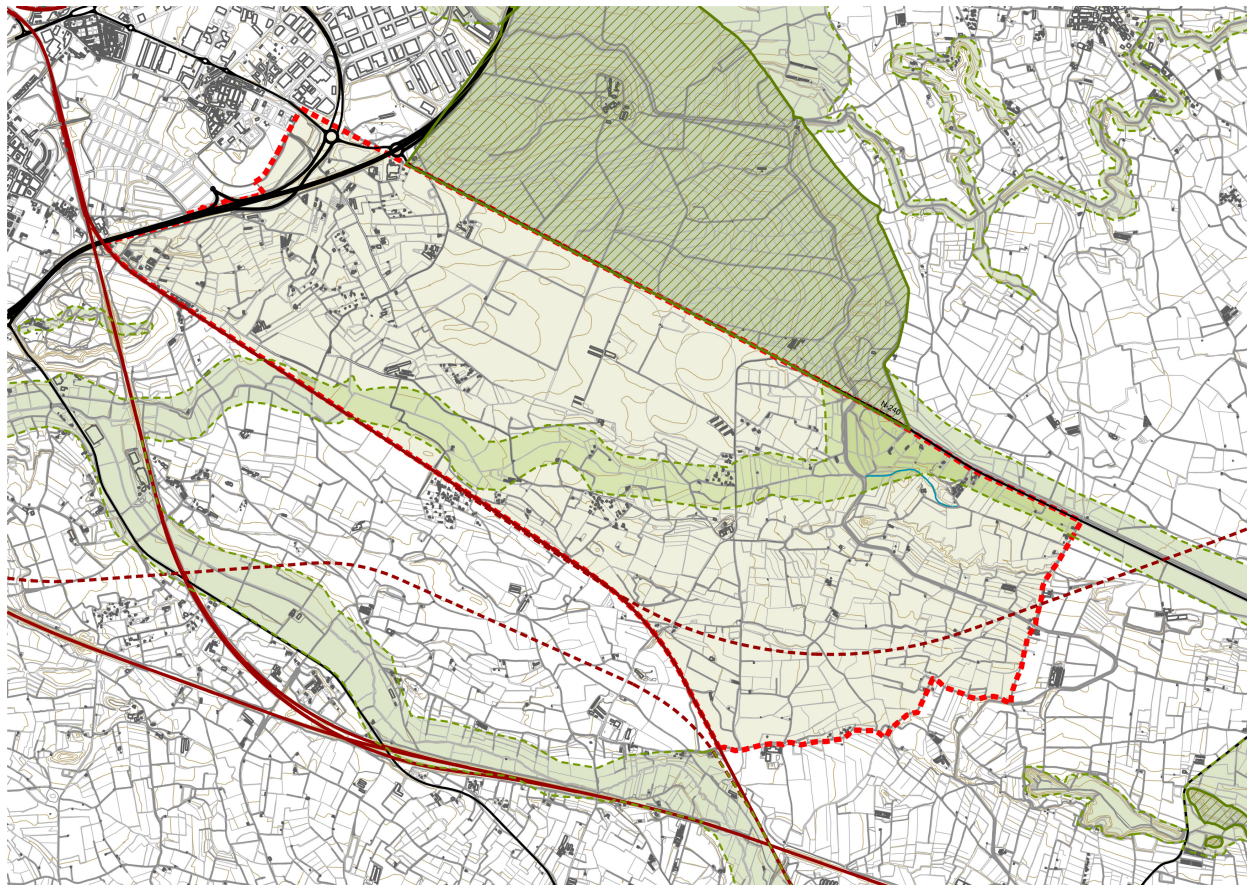
El otro factor determinante en la nueva implantación es el mantenimiento de la conectividad ambiental del ámbito. En este sentido, las diferentes alternativas contemplan el mantenimiento de los conectores establecidos en plan territorial y en el planeamiento general, o en caso de no ser compatibles, su reposición de forma que se garantiza la conectividad ambiental. En estos espacios conectores habrá que garantizar su función ya sea manteniendo su actual clasificación como suelo no urbanizable, como incorporándolos al sector como parte del sistema espacios libres.

Las alternativas evaluadas se han basado en parte en las diferentes propuestas que se presentaron en el Concurso de ideas para desarrollar el sector de Torreblanca - Quatre Pilans, convocado en febrero de 2007 por iniciativa del ayuntamiento de Lleida y el Instituto Catalán del Suelo

### Alternativa 0

La alternativa 0 supone la no redacción del PDU. En este supuesto, los terrenos que forman parte del ámbito mantienen las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente. Por tanto, la totalidad del ámbito de 1.280 ha mantiene la clasificación del suelo como suelo no urbanizable.

En este caso, el no desarrollo del sector significaría la pérdida de la oportunidad de desarrollar un ámbito que se considera estratégico por la localización de nueva actividad económica.



*Alternativa 0 (Fuente: Elaboración propia)*

### Alternativa 1

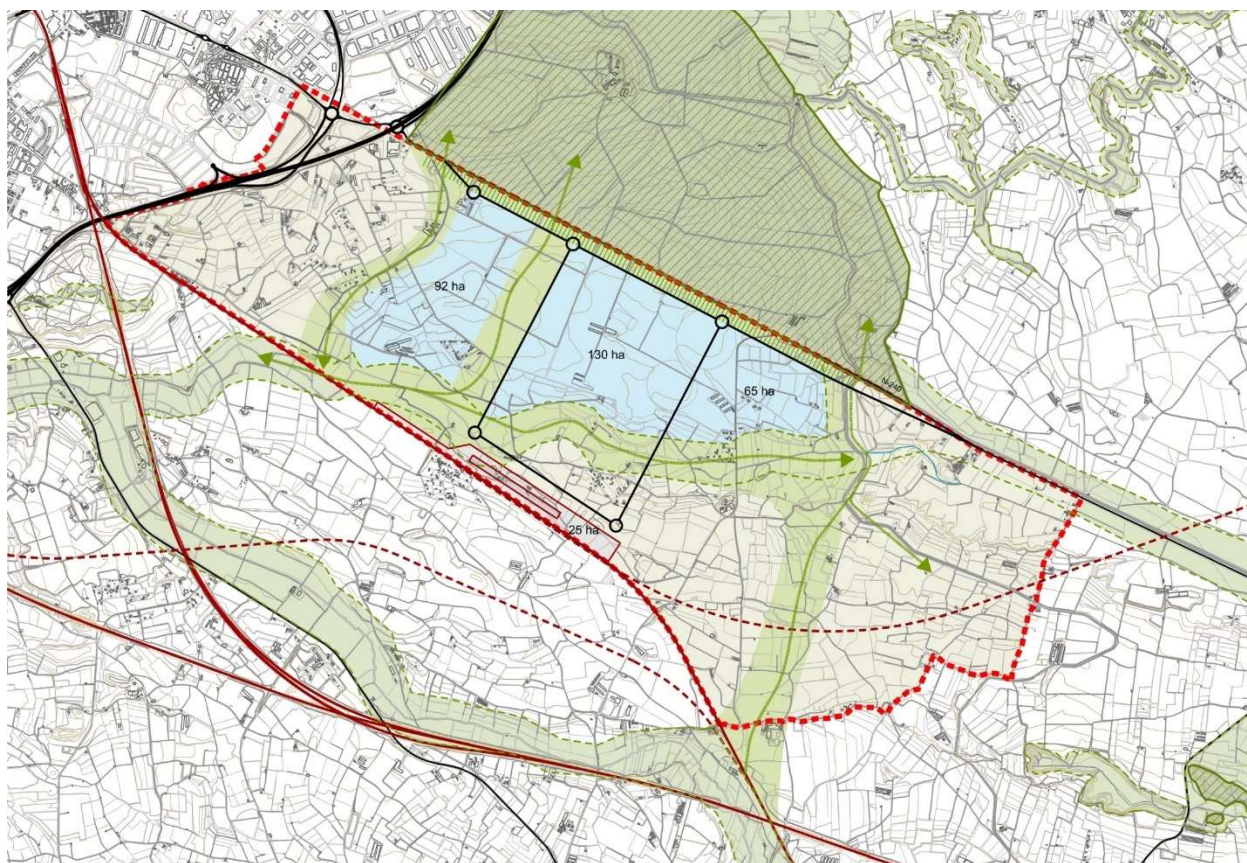
La alternativa 1 toma como referencia la propuesta ganadora del concurso realizado en el año 2007, redactada por Jornet-Llop-Pastor arquitectes y la posterior modificación del planeamiento, y realiza los ajustes y las actualizaciones necesarias para adaptarlas a las dinámicas y expectativas actuales. La posición de la nueva terminal ferroviaria coincide también con la propuesta presentada en el concurso por Ramon Maria Puig.

En este escenario la nueva estación de mercancías se ubica paralela sobre la línea R13/R14. La proximidad a la infraestructura ferroviaria existente hace que se trate de la alternativa con una menor inversión de kilómetros de vías. El esquema viario resultante es en callejón sin salida, con la posibilidad de configuración pasante, y permite una fachada de vías de 750 m, con posibilidad de ampliarse hasta 1.500 m, en un terreno que no presenta muchas dificultades orográficas ( 1,2% de desnivel). Por el contrario, la posición de la terminal limita la interconexión con los suelos de actividad económica y se aleja de la N240 y de su enlace con la C13B.

En esta alternativa se ubica la nueva terminal de mercancías al sur del clamor de la Femosa, dividiendo la parte superior en tres ámbitos de actividad compatibles con grandes parcelas limitados por los conectores verdes. La ubicación permite dar continuidad a los recorridos que transcurren en el ámbito y en especial del camino del Grealó y el camino de Lleida a Artesa de Lleida, de los más utilizados para actividades deportivas y de ocio.

A diferencia de la propuesta ganadora del concurso se propone no prever nuevo suelo de actividad económica en el sur del clamor de la Femosa, en continuidad con la terminal de mercancías, ya que se considera que el suelo de actividad restante es suficiente para dar respuesta a los objetivos del plan ya las necesidades actuales y previstas. Además se considera que todos los suelos de actividad del ámbito dispondrán de una buena conectividad con la terminal y que, por tanto, no hay necesidad de ubicar nuevo suelo de actividad en continuidad con la terminal.

De esta forma el sector se desarrolla íntegramente en el norte del clamor de la Femosa a excepción de la nueva terminal ferroviaria y la vialidad necesaria para garantizar una buena conectividad entre la terminal y el resto del sector. Esta alternativa contempla el desarrollo de tres ámbitos destinados a actividad económica de aproximadamente 92, 130 y 65 ha, superficie que cumple con las expectativas de localización de nuevas áreas de gran superficie en el entorno de Lleida.



**Alternativa 1** (Fuente: Elaboración propia)

## Alternativa 2

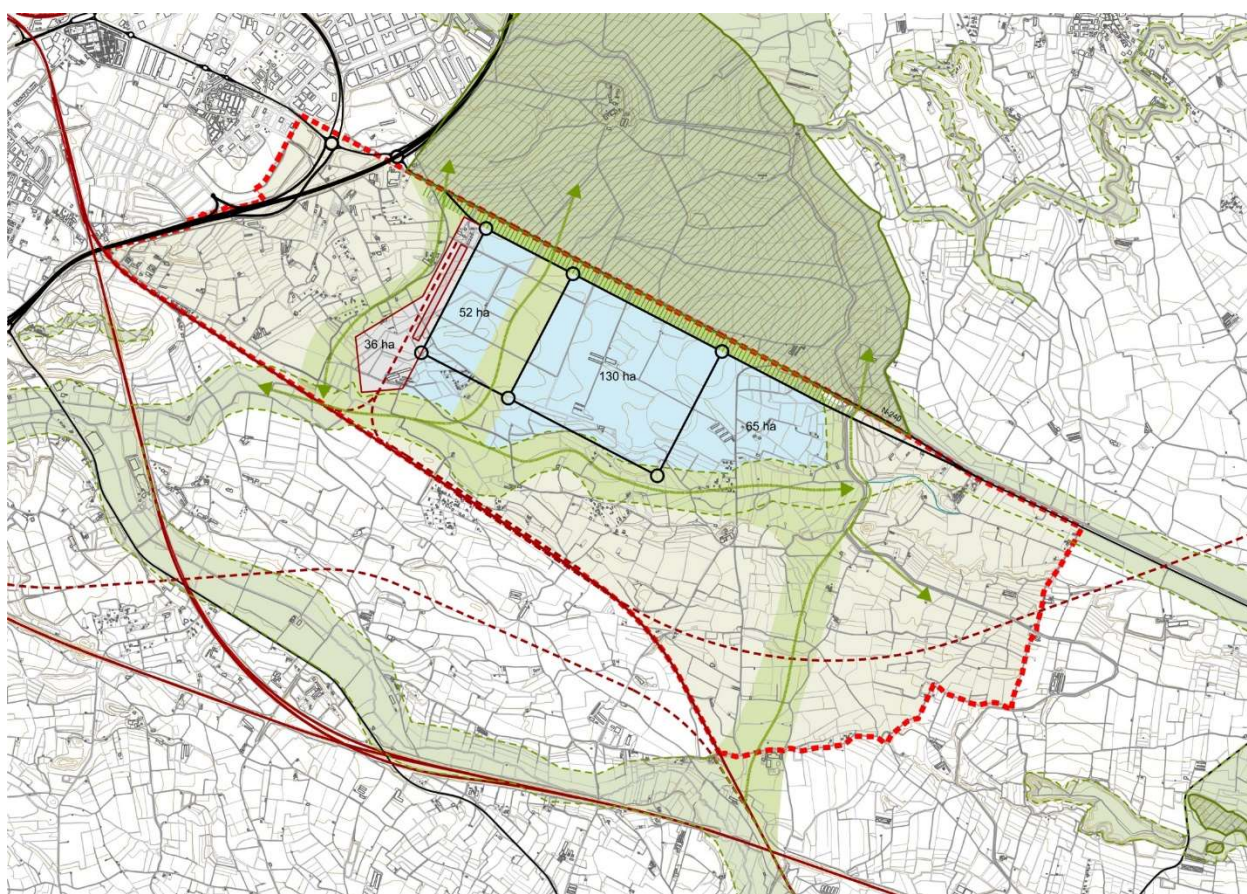
La alternativa 2 toma como referencia la propuesta presentada al concurso por CCRS Arquitectes, adaptada para dar respuesta a los requerimientos actuales. En este caso, la nueva terminal de mercancías se sitúa perpendicularmente a línea ferroviaria R13/R14 en la parte oeste del ámbito.

La infraestructura se ubica en un emplazamiento más cercano a vitalidad existente (N240) y en los sectores, en concreto tangente a la parcela de 52 ha. Pero, por el contrario, requiere la construcción de

nuevos ramales ferroviarios para conectar la nueva terminal con la línea de ferrocarril. Estos nuevos ramales pueden dificultar la continuidad de los recorridos que transcurren por el ámbito y en especial del camino del Grealó y el camino de Lleida a Artesa de Lleida, uno de los más utilizados para actividades deportivas y de ocio. Además, esta posición de la estación limita la fachada de vías a 750 m, sin posibilidad de ampliarse hasta 1.500 m, y genera un esquema de vías en callejón sin salida con mayor dificultad para maniobrar en un terreno con una topografía accidentada (desnivel de 1,8 %).

Una de las principales ventajas de esta alternativa es que los nuevos usos se prevén únicamente en el norte del clamor de la Femosa. Esta ordenación también es compatible con el emplazamiento de un espacio libre central que repose e integre la acequia de la Femosa y mejore la conectividad transversal del ámbito. Esta alternativa contempla el desarrollo de tres ámbitos destinados a actividad económica de aproximadamente 52, 130 y 65 ha.

Esta ordenación permite iniciar el desarrollo de la primera fase, junto con la nueva estación, por la parte más cercana al núcleo de Lérida, con la posibilidad de establecer una cierta continuidad funcional con el núcleo de Lleida.



**Alternativa 2** (Fuente: Elaboración propia)

### Alternativa 3

La alternativa 3 toma como referencia la propuesta presentada al concurso por Bruno Remoué – Albert Daniel Fornos, adaptada para dar respuesta a los requerimientos actuales. En este caso, la nueva terminal de mercancías se sitúa en paralelo a la línea ferroviaria pero emplazada en el norte del clamor de la Femosa.

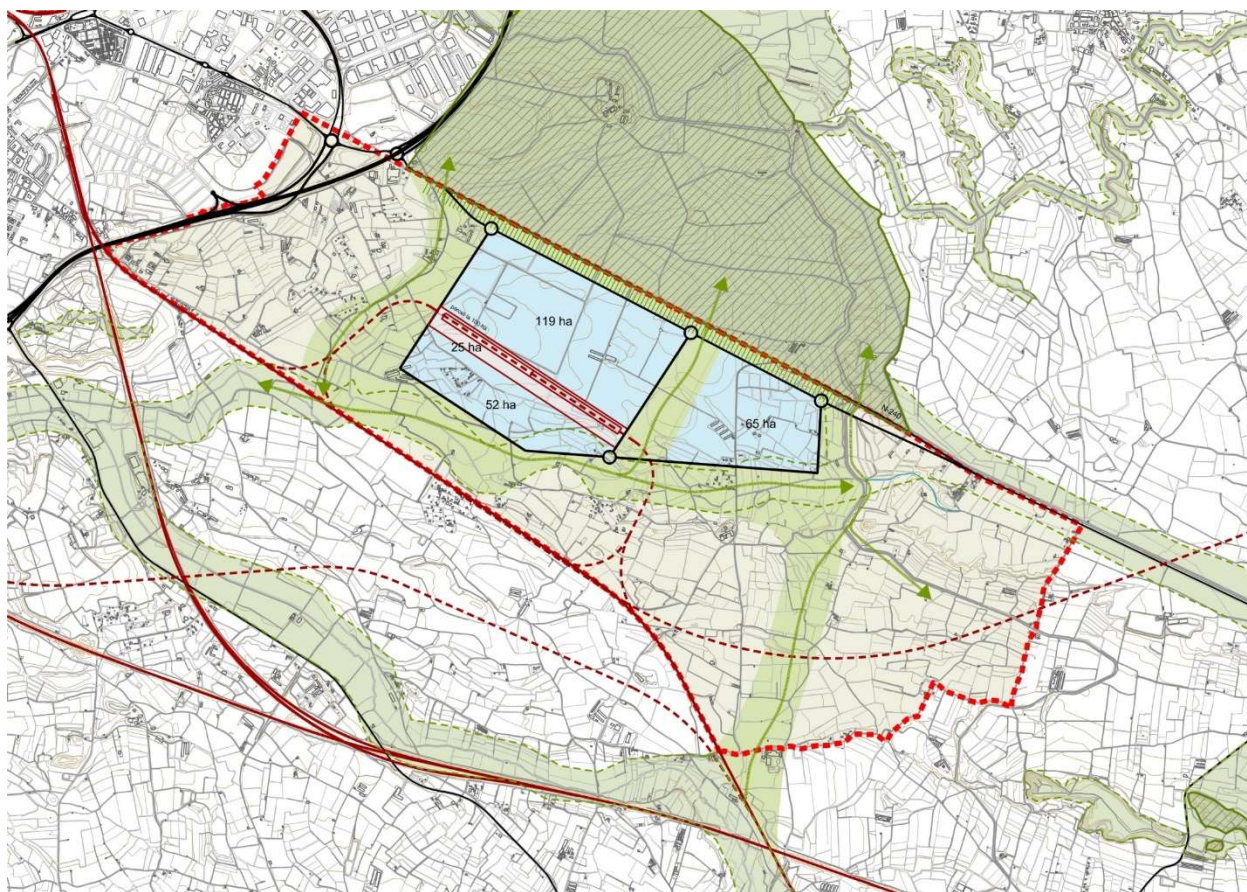
La principal ventaja de esta alternativa es que la terminal ferroviaria ocupa un lugar central respecto al nuevo suelo de actividad económica facilitando la relación entre las nuevas actividades y la terminal

ferroviaria. También, como en el caso anterior, los nuevos usos se contemplan únicamente en el norte del clamor de la Femosa. Además, la estructura vial facilita las maniobras, al tener configuración pasante, con una fachada de vías de 750 m ampliable a 1.500 m en un terreno poco accidentado (solo un 0,9% de desnivel).

Por otra parte, la terminal se sitúa en un emplazamiento más cercano a vitalidad existente (N240), pero por el contrario requiere la construcción de nuevos ramales ferroviarios para conectar la nueva terminal con la línea de ferrocarril. Estos nuevos ramales tienen la particularidad de que crean con la vitalidad propuesta, generando cruces que debería evitarse para no empeorar la funcionalidad tanto de la terminal ferroviaria como de la vitalidad del sector. Los nuevos ramales también pueden dificultar la continuidad de los recorridos que transcurren por el ámbito y en especial del camino del Grealó y el camino de Lleida a Artesa de Lleida, uno de los más utilizados para actividades deportivas y de ocio.

Esta alternativa contempla el desarrollo de tres ámbitos destinados a actividad económica de aproximadamente 119, 52 y 65 ha.

Esta alternativa también es compatible con el emplazamiento de un espacio libre central que reponga mejor la conectividad transversal del ámbito, pero por razones topográficas, puede ser más difícil reponer e integrar la acequia de la Femosa en este espacio libre. Sin embargo el espacio libre situado en la parte oeste del ámbito sí tiene el potencial para poder integrar la acequia como parte de los espacios libres del sector.



**Alternativa 3** (Fuente: Elaboración propia)

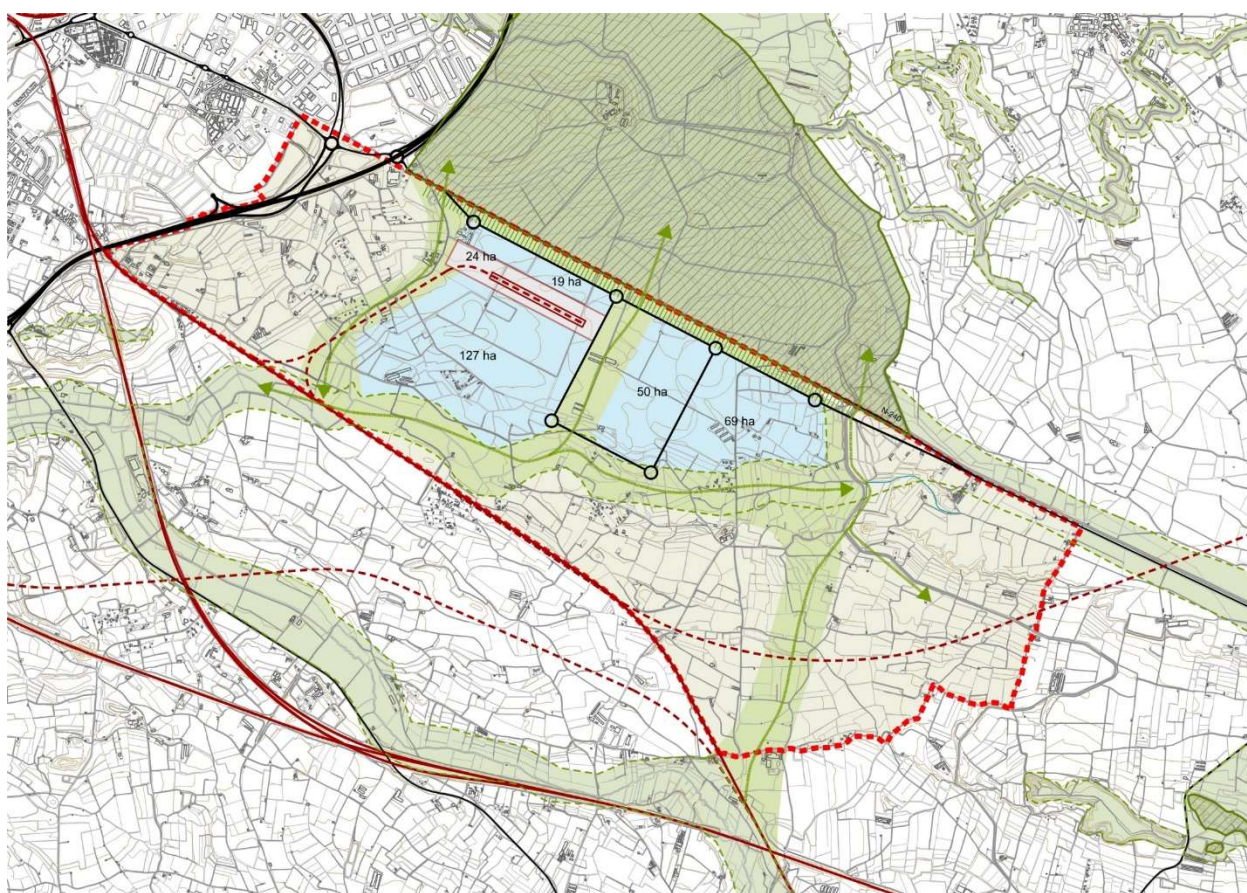
#### **Alternativa 4**

La alternativa 4 propone el emplazamiento la nueva terminal situada en la parte noroeste del ámbito en paralelo a la carretera N240.

Esta alternativa requiere la construcción de un nuevo ramal ferroviario que una la nueva terminal con la línea ferroviaria existente, que puede dificultar la continuidad de los recorridos que transcurren por el ámbito y en especial del camino del Grealó y el camino de Lleida a Artesa de Lleida, uno de los más utilizados para actividades deportivas y de ocio. La terminal cuenta con 750 m de fachada de vías no ampliables a 1.500 m en un terreno accidentado (desnivel de 1,5%) y un esquema de vías que dificulta las maniobras de los ferrocarriles.

Una de las principales ventajas de esta alternativa es que los nuevos usos se prevén únicamente en el norte del clamor de la Femosa. Esta alternativa también es compatible con el emplazamiento de un espacio libre central que mejore la conectividad transversal del ámbito, pero por razones topográficas, puede ser la alternativa en la que resulta más difícil reponer e integrar la acequia de la Femosa en ese espacio libre.

Esta alternativa contempla el desarrollo de tres ámbitos destinados a actividad económica de aproximadamente 148, 50 y 65 ha.



**Alternativa 4** (Fuente: Elaboración propia)

## 2.2.2 Justificación de la alternativa escogida

Las cuatro alternativas planteadas anteriormente difieren en primer término en la posición de la nueva terminal de mercancías intermodal pero también en el alcance o extensión de los suelos urbanizables a incluir en el sector en ordenar y desarrollar por el presente PDU.

A partir de la diferenciación entre las alternativas planteadas existen varias razones que motivan y/o justifican escoger la alternativa 1.

La alternativa 1 supone situar una nueva terminal de mercancías en paralelo a la línea ferroviaria para el transporte de mercancías. Esta posición ofrece diversas ventajas de funcionamiento de la terminal entre las que destacan una mayor facilidad para operarla, contempla el menor número de kilómetros de nuevas vías a construir y mayores facilidades frente a la necesidad de ampliar la fachada de vías.

La alternativa 1 supone un consumo de suelo similar a las demás alternativas.

La alternativa 1 mantiene la parte de las determinaciones de la propuesta ganadora del concurso y por tanto, fue evaluada por expertos y se consideró la más adecuada en relación con las demás propuestas del concurso, y dispone de un consenso entre las administraciones promotoras.

La alternativa 1 excluye del sector y, por tanto, mantiene la clasificación de suelo no urbanizable, a aquellas piezas de suelo situadas al sur del clamor de la Femosa, desarrollando en este ámbito únicamente la nueva terminal de mercancías, que dispondrá de suelo suficiente para su funcionamiento como terminal intermodal.

La alternativa 1 permite una mayor flexibilidad en la continuidad de los conectores verdes y de los recorridos que transcurren por el ámbito, ya que no requiere la construcción nuevos ramales ferroviarios que atraviesen el sector perpendicularmente.

## 2.3 Descripción de la propuesta

### 2.3.1 Propuesta de ordenación

Por el contenido y naturaleza del presente documento de objetivos y propósitos generales, la propuesta de ordenación que a continuación se relaciona, constituye la propuesta orientativa que deberá ser desarrollada en el documento del PDU, con las modificaciones que se consideren oportunas derivadas de las distintas fases de la participación pública y de los informes y audiencias de los organismos afectados. De acuerdo con ello, las relaciones cuantitativas entre zonas privadas o sistemas públicos, o de otros parámetros urbanísticos que pueden aparecer, son una aproximación a lo que definitivamente se fije en el PDU. Aproximación que debe servir para justificar el cumplimiento de las directrices del planeamiento concurrente y de los objetivos del plan y que debe servir para establecer, en una posterior normativa, las determinaciones del conjunto de los suelos incluidos en el ámbito del PDU.

De acuerdo con lo expuesto en el apartado anterior, a partir del análisis del ámbito de actuación del PDU y de la valoración de las diferentes alternativas, la propuesta de delimitación del sector de desarrollo se corresponde a la definida en la alternativa 1.

El sector propuesto para el nuevo asentamiento de actividad económica abarca los terrenos situados entre la N240 y el clamor de la Femosa, a excepción de la nueva terminal de mercancías que se ubica en paralelo y en continuidad con la línea de ferrocarril Lleida-Tarragona en un emplazamiento donde también converge con previsión del Eje Transversal Ferroviario. Los accesos viarios se producen a partir de la N240, teniendo en cuenta la previsión de su desdoblamiento.

Uno de los principales objetivos del plan es obtener grandes parcelas y, en concreto, una gran parcela de mínimo 100 ha con la capacidad de acoger una empresa con estas necesidades de suelo, y al mismo tiempo, ordenación sea flexible y adaptable a sus necesidades. En este sentido, la red viaria propuesta se estructura en un eje principal que une la N240 con la nueva terminal de mercancías y un eje perpendicular al anterior que debe desarrollarse progresivamente en relación a las fases que se establezcan en el plan. También se prevé un segundo vial paralelo al principal, que enlazará con la N240 y que irá ligado al desarrollo de la parte oeste del ámbito. Tanto este eje, como el perpendicular al principal, permiten una cierta flexibilidad en su posición de forma que facilita adaptar la estructura vial a los requerimientos de la actividad que finalmente se implante en la gran parcela.

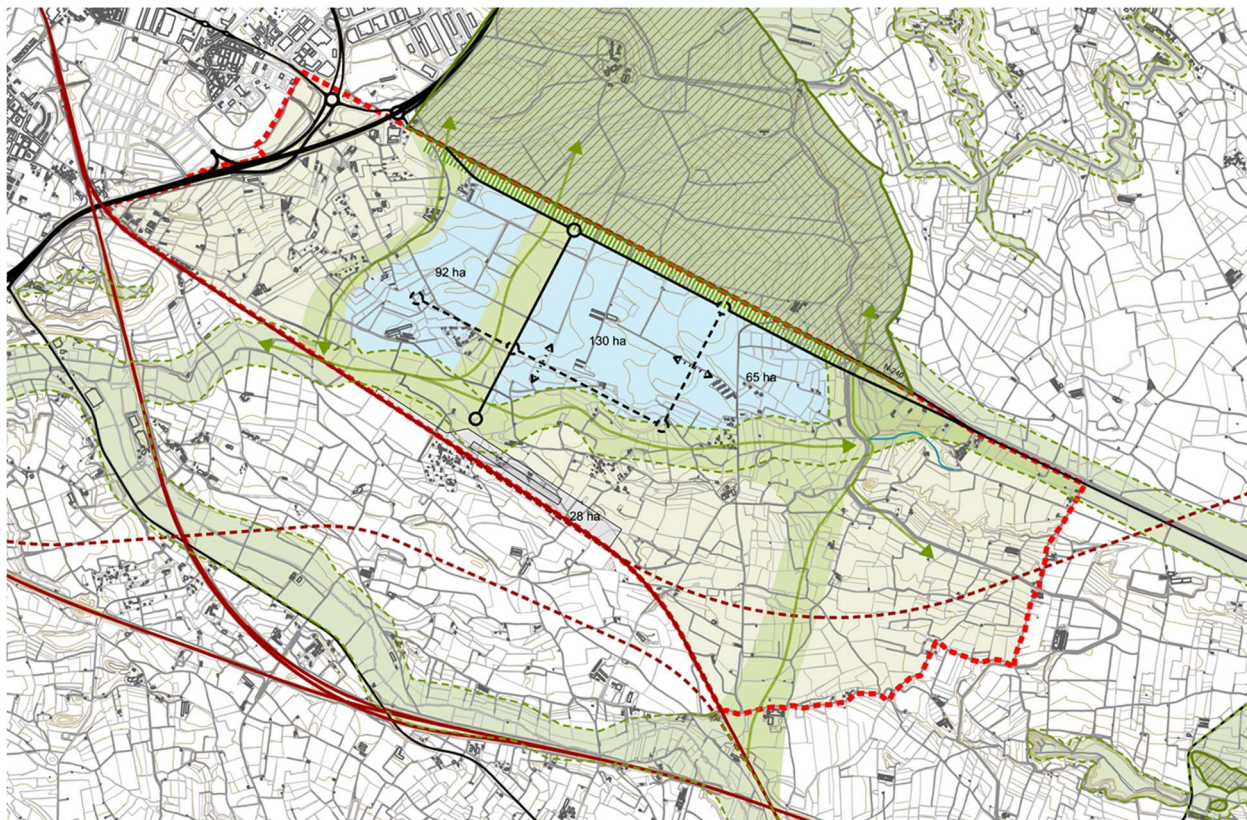
La escala de la intervención generará un efecto importante sobre el paisaje y la conectividad ambiental. Por tanto, los suelos de espacios libres se configuran como franjas de separación y transición, de mayor o menor dimensión, y como los elementos que garantizan la conectividad ambiental y la integración paisajística del conjunto. Tanto el Clamor de la Femosa, como el Canal Auxiliar y la Acequia cuarta, no se afectan, al contrario la propuesta les prevé potenciar, estableciendo importantes espacios libres a su alrededor, con una vocación fundamental de reposición de hábitats, equivalente a la transformación.

Uno de los principales efectos potenciales del ámbito del PDU de la Plana de Lleida es su relación con Torre-ribera, dado el límite con un nuevo sector de actividad con un espacio incluido en la XN2000, y que aloja hábitats esenciales para especies en riesgo de extinción. Por tanto, se propone una franja de separación de 100 m de ancho a lo largo del actual N240 que ha contribuido a la compatibilidad del nuevo desarrollo con la ZEPA de Torreribera asegurando el mantenimiento de la distancia entre el nuevo desarrollo y el límite de Torreribera y establecer las actuaciones necesarias para garantizar la conectividad y superar la barrera que representa la N240 en especial cuando coincide con los conectores transversales del ámbito

Por otra parte, se prevé el mantenimiento del clamor de la Femosa como conector ambiental, tal y como establece el plan territorial, y su integración como espacio libre del sector en caso de que se considere oportuno.

A fin de mejorar la conectividad transversal, se proponen también espacios libres en sentido transversal que mejoran la conectividad de los grandes espacios libres de alcance territorial. En la parte oeste del

ámbito se propone una franja que coincide con la travesía de Artesa de Lleida. De la misma forma, en la parte este del ámbito también se prevé mejorar la conectividad a través del conector que corresponde con el canal auxiliar de Urgell y darle continuidad hacia el sur del ámbito hasta contactar con la ZEPA Mas de Melons-Alfés. En este espacio con usos principalmente agrícolas se actuará con una estrategia de reposición de hábitats y contención de externalidades ambientales.

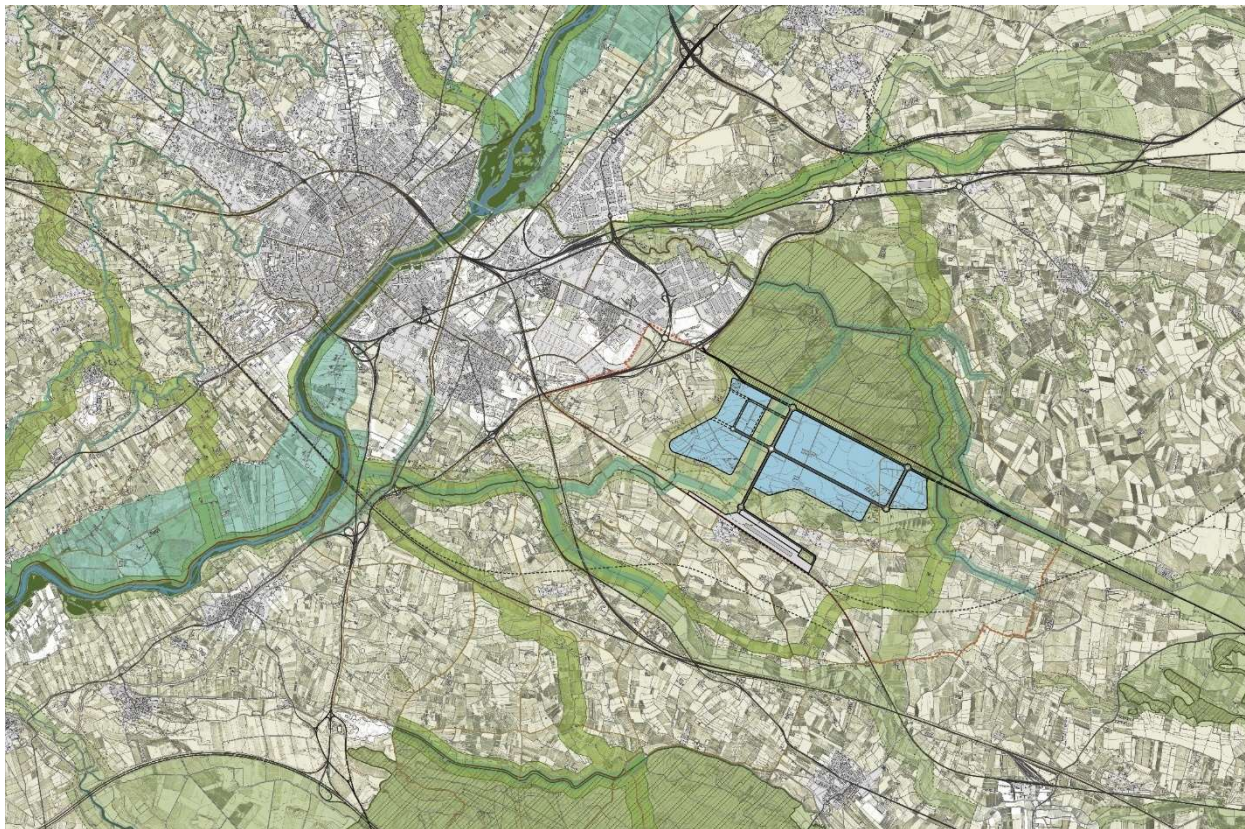


**Propuesta de ordenación indicativa** (Fuente: Elaboración propia)

En la parte central se propone el emplazamiento de un gran espacio libre que debe romper la continuidad de los usos de actividad económica. En este espacio está previsto que la reposición de la acequia de la Femosa, asegurando su funcionalidad en el marco del regadío, como estructura de transporte que es, pero también su naturalización, siendo un nuevo eje principal de conectividad. Esta reposición deberá realizarse durante la primera fase de desarrollo del ámbito del PDU de la Plana de Lleida, para asegurar su plena funcionalidad, cuando se afecte en las posteriores fases de desarrollo.

El nuevo suelo de actividad económica se sitúa íntegramente en el norte del clamor de la Femosa, en un ámbito de aproximadamente 370 ha que quedará dividido por un gran espacio libre transversal. Estos

ámbitos se consideran aptos para acoger grandes complejos que requieren parcelas de grandes dimensiones, de hasta 100 ha, para dar respuesta a la falta de suelo de estas características y dotar a este territorio de la posibilidad de acoger grandes empresas tractoras que dinamicen la actividad económica.



*Propuesta de ordenación indicativa. Encaje territorial (Fuente: Elaboración propia)*

El nuevo sector propuesto, que incluye tanto los suelos de actividad económica situados en el norte, como la terminal intermodal de mercancías situada en el sur, tiene una superficie total de unas 400 ha. Cabe decir que, según se ha indicado en el apartado 1.2.6 del presente documento, en el ámbito de estudio del PDU existe una considerable concentración de suelos de propiedad pública (Incasol y ayuntamiento de Lleida), que pueden suponer una oportunidad para que se lleve a cabo el desarrollo de la actuación que ahora se propone. En este sentido, los suelos de propiedad pública incluidos en el nuevo sector propuesto suman una superficie de 140 ha que representan el 65% respecto al total de 400 ha de superficie del sector.

Para conseguir los objetivos del PDU, se podrán establecer determinaciones, directrices o recomendaciones que se estructurarán según el nivel de competencia específica que puede alcanzar el documento.

- **Determinaciones:** Propuestas normativas (normas) preceptivas de ordenación urbanística territorial de obligado cumplimiento por el planeamiento urbanístico y por las demás actuaciones en el territorio que son objeto de regulación.
- **Directrices:** Disposiciones que definen estrategias o mecanismos de actuación que deben ser concretadas en documentos normativos de menor escala, especialmente por el planeamiento urbanístico municipal.
- **Recomendaciones** que el Plan considere adecuadas para un desarrollo positivo del territorio pero que queden sometidas a las valoraciones de oportunidad o conveniencia que la administración competente pueda hacer en el momento de la actuación a la que hacen referencia, dando por sentado

que cuando proceda, justificar en el planeamiento derivado o en el proyecto técnico correspondiente los motivos por los que no se siguen las recomendaciones del Plan.

El PDU podrá establecer directrices para ordenar el área entre los nuevos crecimientos y el núcleo de Lleida y fachada a la autovía, de forma que se garantice la conectividad y una posible transformación de este espacio periurbano con el objetivo de generar nueva infraestructura verde al servicio del núcleo de Lérida y la nueva área estratégica territorial. La posibilidad de ampliar los usos de actividad económica en este ámbito de contacto con el núcleo de Lleida se ha desestimado ya que, aunque se consiguiera la continuidad del suelo urbano, se considera que el nuevo asentamiento debe ser aislado tanto debido a que la extensión planteada es suficiente para dar respuesta a las necesidades actuales y previstas así como para que pueda afectar negativamente a la continuidad de los conectores ambientales en un ámbito especialmente sensible. Sin embargo, se pueden establecer las medidas necesarias de mejora para que la continuidad funcional con el núcleo de Lleida sea una realidad (itinerarios, paisaje, red de caminos, carril bici, transporte público, etc.) sin que esté justificada la necesidad de ampliar el suelo de actividad económica y generar nuevos aprovechamientos. Además, el plan podrá establecer las determinaciones de este espacio en relación con los usos y actividades permitidos para evitar las actividades que merman la calidad ambiental y paisajística.

En los suelos incluidos dentro del ámbito donde no están previstas nuevas implantaciones, grafiados en la propuesta como mantenimiento como suelo no urbanizable, el plan deberá determinar las directrices para mantener su carácter agrícola.

La propuesta integrará los recorridos existentes con especial atención a aquellos recorridos estructurantes del territorio. Existen numerosos caminos, que atraviesan o limitan el ámbito conectados al conjunto del municipio de Lleida, todos ellos de carácter patrimonial. Éstos tendrán que mantener su carácter y su funcionalidad tanto por las actividades agrícolas y ganaderas como por las actividades de ocio y el ocio y, en caso de considerarse necesario, tendrán que ser repuestos o integrados en la nueva ordenación para garantizar su continuidad.

La propuesta, además de garantizar la movilidad en vehículo motorizado, deberá garantizar también la movilidad sostenible estableciendo las medidas necesarias en relación al fomento del transporte público y de los medios de transporte más sostenibles ambientalmente.

El plan también concretará las diferentes fases de desarrollo del sector de forma que el crecimiento del sector sea flexible y adaptable a la demanda y, en cualquier caso, se priorizará que las actuaciones más relevantes ambientalmente se materialicen en las fases iniciales.

### 2.3.2 Connexiones viarias propuestas

. El acceso viario al ámbito se realiza a través de la carretera N240. En la propuesta se ha grafiado de forma indicativa la estructura de la vialidad principal. El desarrollo del sector depende en buena parte de la mejora de su capacidad y por tanto deberá coordinarse los enlaces con la N240 teniendo en cuenta el desdoblamiento de la carretera. La conexión se configurará de forma que permita mejorar la fluidez de tráfico en el área tanto para garantizar un funcionamiento eficiente del sector como para el beneficio general de la zona.

A través de la N240 se puede enlazar con la C13B en ambos sentidos, que al mismo tiempo, enlazan con la autovía A2 al norte y con la autopista AP2 al sur dotando al ámbito de una excelente conectividad a principales vías de alta capacidad que atraviesan este territorio.

### 2.3.3 Conexiones ferroviarias propuestas y plataforma intermodal ferroviaria

La plataforma intermodal se conecta y se sitúa paralela a la línea R13/R14 Lleida-Tarragona/Barcelona, permitiendo una gran conectividad ferroviaria. La línea forma parte del corredor del Ebro y actualmente es la utilizada para el transporte de mercancías catalán y peninsular además de ser la vía de transporte de mercancías contemplada en el Plan de Infraestructuras de transporte de Catalunya 2006-2026 (PITC) . También tendrá buena conexión con el futuro Eje Transversal Ferroviario, que confluye con la línea R13 Lleida-Tarragona, en la parte sur del ámbito, y por tanto, con la posibilidad de mejorar la conectividad ferroviaria en el futuro respecto a este eje territorial.

La conexión a la red se realiza en callejón sin salida, con vías de apoyo dispuestas en paralelo a la terminal. Esta configuración hace necesaria la disposición de una cola de maniobras para posibilitar la movilidad de las composiciones de mercancías entre los haces de expedición y recepción y el de carga. Sin embargo, se podría proyectar una configuración pasando si se pueden garantizar las pendientes máximas admitidas en la infraestructura, ya que la elección de esta configuración se basa principalmente en la orografía del territorio.

Se ha dimensionado la terminal intermodal, según los criterios vistos en el apartado 1.2.2 *Estaciones Intermodales de Transporte de Mercancías*, de forma indicativa, con un área de 28 ha.

En relación con las vías internas, se propone un haz de vías de carga y descarga (C/D) para la manipulación de contenedores formado por vías aptas para composiciones de mercancías, con vías destinadas por contenedores y vías destinadas a mercancías convencionales, de 750 m de longitud máxima y pendiente nulo, junto con una vía perimetral por maniobras de locomotoras. Por otro lado, un haz de vías de apoyo a la terminal formado por vías de recepción y expedición (R/E) de 750 m de longitud, ampliable hasta 1.500 m pendiente máxima será de 2%.

Se proyectan zonas de almacenamiento de mercancías paralelas en las vías de C/D. De igual longitud de 750 m para permitir el giro de los camiones. Se planifica la disposición de las vías en paralelo con sus respectivos mangos de maniobra, dado que un esquema en serie en el espacio disponible no admitiría una ampliación a 1.500 m de las vías de R/E en un futuro.

La vialidad interna de la terminal evitará cruzar a nivel con las vías y tendrá pendientes máximas del 8%.

- Se configura un sistema de explotación en sistema paralelo con sus respectivos mangos de maniobra.
- Todas las vías de soporte a la terminal, excepto el haz de carga y descarga deben considerarse electrificadas.
- Una playa de almacenamiento de mercancías de 750 m paralela al haz de vías de C/D.

### 3 CRÉDITOS

El documento de Avance del PDU de actividad económica de la Plana de Lleida, ha sido redactado por técnicos de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo (DGOTU) del Departamento de la Vicepresidencia y de Políticas Digitales y Territorio.

#### Dirección del PDU

Josep Armengol Tatjé. *Subdirector General de Actuaciones Urbanísticas. DGOTU*

#### Coordinación técnica del PDU

Gemma Fernandez Miras. *Jefe de Servicio de Actuaciones Estratégicas. DGOTU*

Adrià Fisas Masferrer. *Responsable de Planes Directores Urbanísticos de Acción Económica. DGOTU*

#### Redacción del PDU

Albert Mampel Cava. *Arquitecto. DGOTU*

Nuria Aguilar Estepa. *Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos. DGOTU*

Maria Calsina Salavert. *Jurista. DGOTU*

Octavio Redondo Nogueras. *Técnico CAD. DGOTU*

Ada Sedó Amorós. *Estudiante en prácticas. DGOTU*

#### Redactores externos de otros documentos del PDU

Documento inicial estratégico (DIE): *Igremap*

Estudio hidrológico: *ICGC*

Estudio para la identificación de riesgos geológicos: *ICGC*