



**GENERALITAT
VALENCIANA**

Conselleria de Política
Territorial, Obres Públiques
i Mobilitat

Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible

TIPO DE DOCUMENTO:

14 INFORME DE PERSPECTIVA DE GÉNERO

FECHA:

Octubre 2021

TÍTULO:

**PLAN ESPECIAL DEL
ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNTO**

CLAVE:

2563-PLF

Consultor



AUTORES:

MANUEL CASTAÑO CANO

Ing. Caminos

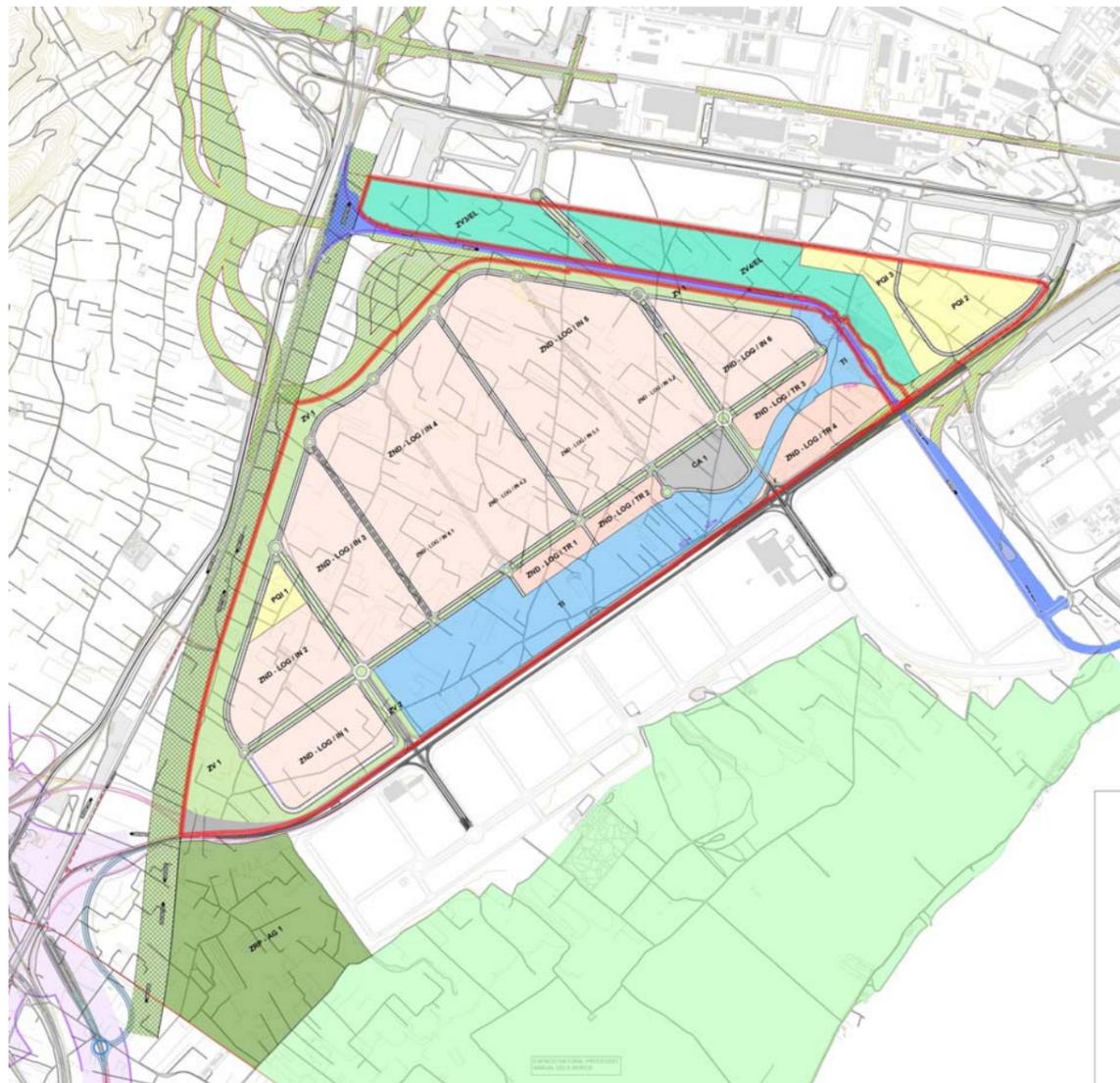
JAVIER CASADO BARAHONA

Ing. Caminos

MAGIN RUIZ DE ALBORNOZ

Arquitecto

Servei de Planificació



**VERSIÓN PRELIMINAR DEL
PLAN ESPECIAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNTO**

ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

A.12.- INFORME SOBRE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

Septiembre 2021

A.12.- INFORME SOBRE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

El presente Plan Especial del Área Logística de Sagunto (PEALS) responde a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad. De esta forma, las ciudades, el paisaje, la movilidad, los espacios públicos, los accesos, los lugares de trabajo, deberán de reflejar y facilitar las diferentes esferas de la vida: la productiva, la reproductiva, la social o política y la personal.

Igualmente este Plan está pensado para posibilitar los distintos usos y necesidades que las personas con sus diversidades requieren, dentro del objetivo de disponer de terrenos para uso logístico e industrial en el entorno del puerto de Sagunto y como clave fundamental del desarrollo económico y social del municipio, la comarca y de la propia Comunidad Valenciana.

En base a ello la planificación de los espacios comunes se ha realizado de manera que se fomente el paso, la estancia, la relación entre personas, como esquinas, bulevares, amplias aceras con bancos para el descanso, etc., a los efectos de favorecer la movilidad a pie en las cortas distancias y el acceso a los espacios comunes para la socialización y la convivencia.

En el Plan de Movilidad del PEALS se propone directamente la mejora del servicio del transporte público de autobuses con la prolongación de las tres líneas actuales para que hagan su recorrido por el interior de la actuación, más una nueva línea lanzadera desde la estación de RENFE. Sin olvidar además los servicios discrecionales que serán dispuestos por las empresas del área logística-industrial para sus trabajadores y que servirán de complemento.

Además, se ha desarrollado una propuesta de red ciclista que conecta las redes ciclistas existentes que bordean el sector, para conectarlas con el interior de la actuación, y permitiendo además en todas las calles reserva de carriles para ciclistas. Garantizándose de esta forma la accesibilidad en bicicleta hasta cualquier punto de la actuación.

Se han previsto en el Plan espacios específicos para albergar usos de servicios urbanos, de manera que en ellos se puedan implantar los equipamientos de uso diario destinados a facilitar la convivencia y las rutinas de todos los segmentos de población que concurren en el sector.

Se ha tomado la sostenibilidad como eje principal para el desarrollo del Plan, tal y como se puede comprobar en los distintos documentos medioambientales que forman parte del mismo. Cuidando así de forma directa el medio: agua, energía, suelo, residuos, medio natural, zonas verdes y espacios naturales.

En los proyectos de urbanización y de obra pública que desarrollen el Plan, se deberá tener en cuenta siempre la perspectiva de género y lo contenido en el ANEXO XII de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, de manera que se definan en los mismos medidas para que las mujeres se sientan seguras y tranquilas en el espacio público, con un entorno limpio, mantenido, vital y agradable, de encuentro y relación, así como potenciar su visibilidad en el entorno público.

Los espacios para la gestión de residuos y su reciclaje, el mobiliario urbano (señales de circulación, papeleras, fuentes públicas, etc.) así como cualquier otro espacio de la vía pública y que sea de uso cotidiano deberá ser diseñado de forma inclusiva.

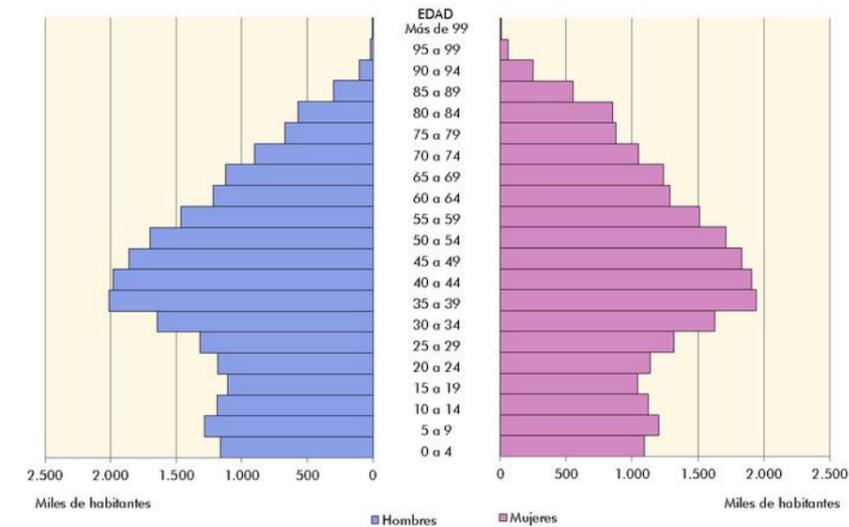
Dentro del mandato de la ley 9/2003, de 2 de abril, de la Generalitat, para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, en el diseño del sector y en su posterior ejecución, se ha tenido y se tendrá en cuenta la perspectiva de género, utilizando instrumentos que favorezcan la participación ciudadana y la transparencia. En ese sentido, el Estudio de Paisaje del Plan está sometido actualmente a un proceso de participación pública, y una vez superado éste, la presente Versión Preliminar del Plan también será sometida a un nuevo e independiente proceso de participación pública. Estos dos procesos son abiertos y garantizarán la representatividad de todos los sectores poblacionales (género, edad, diversidades, situaciones socioeconómicas, etc.).

Debido a que actualmente concurren, de manera generalizada, las siguientes circunstancias:

1. Las mujeres son la población más numerosa en algunos grupos de edad.
2. Muchas mujeres viven solas.
3. Las mujeres son las encargadas de los familiares con independencia de la edad.
4. Las mujeres tienen rentas más bajas que los hombres en todos los grupos de edad
5. La violencia contra las mujeres no disminuye.

Este Plan está pensado y desarrollado para fomentar la desaparición de estas desigualdades, a través de, como se va percibiendo, los mecanismos de desarrollo jurídico y diseño técnico del Plan, actuando sobre la movilidad, la seguridad, la accesibilidad, la corresponsabilidad y la incorporación en igualdad de condiciones a los nuevos puestos de trabajo que se generen en el sector.

PIRÁMIDE DE POBLACIÓN
2015



Fuente: Cifras de población y censos demográficos. INE
Elaborado por: Instituto Geográfico Nacional. Atlas Nacional de España

En las Normas Urbanísticas del Plan se determina que en los proyectos que se presenten para la instalación de empresas en el nuevo suelo logístico e industrial se deberá desarrollar un apartado específico en el que se contemple la perspectiva de género y las medidas a adoptar para evitar la discriminación de las mujeres. Estará hecho de una manera inclusiva y favorecedora de la conciliación familiar.

Con todo lo anteriormente expuesto, se garantiza un modelo de previsión social complementario en términos de igualdad, en el que no se eluden las desigualdades de género, teniendo en cuenta la situación diferencial de mujeres y hombres en cuanto al uso del espacio público y el acceso de los recursos.

En la redacción del texto del presente Plan se ha hecho con carácter general, un uso no sexista del lenguaje.

Todo esto, a pesar de que estamos en un Plan de Ordenación para la creación exclusivamente de tejido urbano productivo, se ha hecho desde la perspectiva de la ciudad cuidadora, es decir, que el espacio urbano, medio ambiente, movilidad, transporte público, accesibilidad, seguridad, equipamiento y diseño de las instalaciones logísticas e industriales estén en función de las personas y la vida cotidiana.

Anexo. Aplicación de la Guía para incorporar la perspectiva de género en actuaciones urbanas, de la Comunidad Valenciana

- **Información previa**

En el proceso de Participación pública del Plan Especial (en adelante PE), se ha solicitado información a las administraciones competentes en las materias afectadas y asociaciones acreditadas para ello, como se justifica en su Documento 4, Plan de Participación Pública. No obstante, se propone solicitar expresamente informe y participación en el Plan de la-s técnica-s de Igualdad de las instituciones involucradas, incluyendo este Anexo, en las fases posteriores del Plan, de tramitación, desarrollo y seguimiento.

Se han revisado las bases de datos del INE, el IVE, el ICV y los datos municipales públicos, así como las publicaciones conocidas con información de las materias afectadas, como se justifica en la Memoria del Plan y sus estudios complementarios. Se señala la escasa disponibilidad de datos desagregados por sexo.

Las actividades de participación realizadas, incluidas encuestas, publicadas en la página web de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, y anunciadas a través de los medios de comunicación locales y ayuntamientos de Sagunto y Puçol, se recogen en el Documento 4 antes referido. Sus resultados se analizan en el apartado 8 de ese Documento. En ellos se obtuvieron datos por grupos de edad, nivel de estudios, situación laboral, pertenencia a asociaciones..., pero no se observa diferenciación en los resultados por género, lo que deberá corregirse en fases posteriores de la Participación.

Al tratarse de la reclasificación para uso logístico (industrial o terciario) de un área anteriormente agrícola, la población usuaria de ella anteriormente es muy escasa y sus necesidades distintas de las que se proponen en el Plan, por lo que no se establecen perfiles tipo predominantes sobre el territorio anteriores a la actuación. Para detectar las necesidades de los nuevos usuarios, dado que dependerán de las actividades que se implanten y provendrán incluso de otros núcleos de población, se proponen actividades de participación y estudios sociológicos y estadísticos a medida que se desarrolle el Plan, incluidas en el apartado 11 de los indicadores de los objetivos ambientales del Estudio ambiental y territorial estratégico (en adelante EATE). En ellas se deberá comprobar la adecuación de los servicios disponibles con las necesidades específicas en cada grupo significativo de población, detectando tempranamente las deficiencias y proponiendo las medidas correctoras en su caso, y realizar la caracterización cualitativa y cuantitativa de las necesidades y aspiraciones de los sectores de población afectados desde las variables de edad, sexo y diversidad funcional.

- **Combinación de usos, actividades e infraestructura verde: Sostenibilidad y cambio climático**

Los equipos redactores del Plan y sus estudios complementarios han colaborado para integrar en él sus aportaciones. Estos estudios se han realizado teniendo en cuenta las normativas, planes y proyectos que le afectan, especialmente en materia de sostenibilidad.

La ubicación de las zonas verdes en los bordes Norte, Oeste y Sur del Sector reduce los impactos ambientales y paisajísticos de las infraestructuras presentes en ellos (carreteras, ferrocarriles, líneas de alta tensión...). Además de ellas, se incorporan a la red viaria principal zonas ajardinadas y arboladas, y se conecta todo el sector con una red mallada no motorizada, peatonal y ciclista, para facilitar la accesibilidad a los servicios y dotaciones del Sector. Respecto a la versión anterior del Plan, se han añadido zonas ajardinadas entre calzada y aceras en las secciones de los viales tipo

SCV-7, SCV-10, SCV-11 y SCV-12, reduciendo sus calzadas al quedar de un solo sentido de circulación. Se dedicará a zonas ajardinadas un mínimo del 2 % de la superficie de cada parcela, plantándose árboles a razón de 1 por cada 20 metros de perímetro de parcela, de especies aclimatadas de alto porte y dispuestos preferentemente junto al vallado de la parcela. Se incorporan a las Ordenanzas medidas para aproximar las zonas ajardinadas en las parcelas privadas a los usuarios, para mejorar sus condiciones de trabajo; tratar la franja de retiro a lindes como espacios semi-privados, abiertos al viario para ampliarlo visualmente y facilitar la transición entre ambos, en la medida que lo permitan sus actividades; realizar las cubiertas preferentemente ajardinadas y accesibles, para aprovecharlas también como espacios libres de los usuarios; y en los indicadores de seguimiento del EATE, en su apartado 5 sobre ESPACIOS VERDES Y BIODIVERSIDAD, indicadores específicos para comprobar la existencia de zonas ajardinadas y espacios verdes de proximidad a las áreas de estancia de los usuarios, así como de su cantidad (como el de Superficie verde por habitante) y calidad (como el de Nº de especies plantadas y cantidad).

Se incorporan a las Ordenanzas las siguientes condiciones de diseño para las Zonas verdes y espacios libres del sector, en desarrollo de lo solicitado en el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje a este Plan, y teniendo en cuenta sus condiciones de inclusividad y sostenibilidad necesarias, a incorporar a sus Ordenanzas:

1. Deberán contar, siempre que las condiciones lo permitan, con:
 - a) Una delimitación clara que permita distinguirlas de su entorno, salvo cuando lindan con suelos forestales, preferente mediante elementos vegetales.
 - b) Un corredor hídrico perimetral, para evitar la contaminación por aguas de escorrentía procedentes de otras actividades o del viario.
 - c) Instalaciones que permitan su riego y conservación, preferentemente con sistemas que contribuyan a economizar el consumo de agua, como:
 1. Emplear aguas reutilizadas o pluviales.
 2. Sistemas de riego localizado, como goteo en zonas arbustivas y en árboles o aspersores de corto alcance en zonas de pradera.

3. Programadores y sensores de lluvia o de humedad.
 - d) Itinerarios practicables para personas con discapacidad.
 - e) Plano táctil de información y directorio, indicando los itinerarios principales, los itinerarios adaptados y los puntos de interés. La información escrita relevante deberá estar también en braille.
 - f) Áreas de juegos infantiles.
 - g) Pasos peatonales de ancho mínimo 2 m.
 - h) Zonas de descanso con bancos.
 - i) Fuentes, difusores, estanques o láminas de agua que favorezcan el enfriamiento por evaporación.
 - j) Aparcamientos para bicicletas y vehículos de movilidad personal.
 - k) Un espesor mínimo de 20 cm de tierra vegetal en las zonas ajardinadas.
 - l) Sistemas drenantes para facilitar el aprovechamiento de las aguas pluviales para su riego.

2. El ajardinamiento se deberá realizar preferentemente con especies:
 - a) Autóctonas presentes en el entorno.
 - b) Adecuadas a las condiciones edafoclimáticas de la zona.
 - c) Que requieran cuidados y consumos de agua moderados.
 - d) Con arbolado de hoja caduca cuando interese favorecer la sombra en verano y el soleamiento en invierno.
 - e) Con cualidades aromáticas.
 - f) Resistentes a la contaminación.
 - g) De implantación rápida y proliferación alta.
 - h) Con sistema radical potente para la sujeción.
 - i) Que no produzcan los pólenes más alergénicos.

3. La distribución de especies vegetales se hará siguiendo criterios de requerimientos hídricos, procurando la máxima eficiencia del riego.

4. Se deberá evitar las superficies de praderas y plantas tapizantes de alto consumo de agua, como el césped, en bandas de menos de 3 m de ancho.

5. Deberán contar como mínimo con un 50% de su superficie ajardinada sin pavimentación impermeable, y un árbol cada 50 m²s, salvo que se justifiquen otras condiciones por conservación de la vegetación autóctona existente.

6. En zonas próximas a áreas de juegos infantiles, se deberá evitar la presencia plantas con pinchos, tóxicas y venenosas.

7. Las zonas verdes situadas entre zonas industriales o terciarias y fuentes de ruido, como las infraestructuras viarias, deberán contar con arbolado de porte alto y arbustos de cierta densidad, y emplear la topografía para mejorar su atenuación acústica, como por ejemplo con terraplenes con pendientes superiores al 25% perpendiculares a los usos que separa.

8. El diseño de las plantaciones en las zonas ajardinadas se deberá realizar preferentemente en grupos naturalizados, interpretando y reproduciendo el paisaje de su entorno natural.

9. Cuando exista representación de praderas herbáceas o se requiera una rápida estabilización de la superficie a restaurar ante procesos erosivos, se completará la plantación preferentemente con hidrosiembra y siembra que permita recuperar las superficies herbáceas dominantes.

10. Se prohíbe la utilización de especies alóctonas potencialmente invasoras que puedan afectar a los ecosistemas circundantes, debiendo cumplir al respecto el D 213/2009 del Consell, modificado por D 14/2013, por el que se aprueban medidas para el control de especies exóticas invasoras en la Comunitat Valenciana.

11. Las especies alóctonas no invasoras no deberán superar el 10% de los ejemplares plantados.

Se plantean únicamente dos usos privados diferenciados, industrial y terciario, ambos vinculados al logístico dominante. No se plantean equipamientos de ocio o deporte en este nivel de ordenación, pero se prevé una zona terciaria en la parte central del Sector, para parcelas de menor tamaño y donde se permiten usos de Oficinas, Comercial, Espectáculos y recreativos, Hotelero/hostelero y Equipamientos, entre otros. Tratándose de un Parque logístico referente en la Comunidad y de promoción pública, para incrementar su calidad se recoge en las Ordenanzas que parte del aprovechamiento se destine a pequeños equipamientos y servicios próximos a las zonas de trabajo, acordes con las necesidades de los usuarios, pudiendo liberarse de estas reservas si no se justificaran esas necesidades en su desarrollo.

- **Movilidad, equipamientos, servicios y vivienda: Infraestructuras de género**

Los patrones de movilidad se analizan en el Plan de movilidad del PE, especialmente en su apartado 4 Estimación de la nueva demanda. Dado que es una zona de nueva creación, la movilidad de los usuarios se deberá comprobar en el desarrollo del Plan, para lo que se incluye en los indicadores de los objetivos ambientales del apartado 4.3 del EATE, que recoge (en el objetivo 9.- Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público) el análisis de la distribución modal del espacio público en la red viaria, proponiendo como indicadores:

- % para vehículo privado, transporte público, peatón, bici.
- Longitud de Viales de coexistencia y reservados al transporte público.
- Longitud de Itinerarios peatonales y ciclistas.

En los indicadores de seguimiento del EATE se han incorporado, en su apartado 3 sobre MOVILIDAD Y SERVICIOS, indicadores específicos para atender especialmente la movilidad del cuidado y facilitar la conciliación del trabajo con la vida familiar, procurando dotar al Sector de servicios de proximidad para estas necesidades, evitando desplazamientos. Entre ellos se señalan los de Espacio viario para peatones, Proximidad a una parada de transporte público, Proximidad a redes de transporte

público alternativas al automóvil, Proximidad a un carril bici, Metros de carril bici, Proximidad a aparcamiento para bicicletas, Nº de aparcamientos para bicicletas, Implantación y uso del sistema público de préstamos de bicicletas, Inversión en transporte público, Horarios adaptados y Accesibilidad a personas con discapacidad.

La red viaria peatonal del Sector se complementa con la red ciclista propuesta en la mayoría de sus viales, formando una malla continua y conectada con las dotaciones y áreas productivas, y con la red no motorizada en su entorno.

El transporte público en el área se analiza en el apartado 7 del Plan de movilidad, proponiendo extensión de líneas de autobuses, con horarios adaptados a las necesidades, mejorar las conexiones con la estación de ferrocarril más próxima (a 2 Km), autobuses lanzadera, vehículos eléctricos car-sharing para desplazamientos internos y el uso de la bicicleta (incluyendo la extensión al área del sistema público de préstamo de bicicletas a instaurar en el municipio) y otros vehículos de movilidad personal. También se analiza en el Plan de movilidad la red de transporte privado, y sus nodos e interconexiones con las redes peatonales y de transporte público. Se incorpora a las Ordenanzas la condición de incluir, en los proyectos de urbanización con los que se desarrolle el Sector, paradas de transporte público próximas a sus principales equipamientos y servicios.

El destino logístico del área no lo hace compatible con el uso residencial, excepto la vivienda de personal de guarda. No obstante, se incluyen mejoras de accesibilidad para facilitar la relación con las zonas residenciales en su entorno.

- **Red de espacios comunes: El territorio de dentro a afuera, ida y vuelta**

La red de espacios comunes, que abarca los espacios de uso público a escala de proximidad para facilitar la interrelación entre personas y la conexión con las principales dotaciones y servicios (conforme al Anexo XII de la LOTUP), se deberá completar en los

proyectos de urbanización con los que se desarrolle la actuación, definiendo espacios peatonales, viales con arbolado, áreas de descanso, zonas con sombra, ajardinadas, de ocio, dotaciones para los usuarios y rutas de acceso no motorizado, conectadas con la red dotacional a escala territorial. En particular se deberán definir espacios verdes y servicios de proximidad, como se ha comentado. Dada la distancia a zonas residenciales, podría convenir que estos servicios estuvieran automatizados en la medida de lo posible.

Se prevé que todo el Sector cuente con conexión a las infraestructuras de telecomunicaciones. Se propone también facilitar el libre acceso a ellas en el espacio público.

- **Seguridad y habitabilidad en el espacio público: Mantenimiento, confort y calidad urbana**

El Plan define una red viaria peatonal accesible y segura. La ordenación rectilínea, ortogonal y con amplios viarios y espacios libres perimetrales, y la interconexión con las redes de transporte privado y público, estudiada en el Plan de movilidad, facilitan la visibilidad, la orientación y la legibilidad del espacio público, incrementando su seguridad. Su mantenimiento se prevé por el organismo que se cree para la gestión del área, con la prestación de los servicios municipales correspondientes, y se comprobará con la aplicación del Plan de seguimiento del EATE.

El desarrollo del Plan se prevé por fases, y la colmatación de la edificación en cada fase puede también dilatarse hasta 4 años desde que el terreno adquiera la condición de solar, según el Art. 29 de las Ordenanzas. Para evitar los problemas que ello puede generar, entre ellos los de seguridad, se incluye en el mantenimiento de la urbanización el de los solares sin utilizar mientras sean públicos, y la comprobación de su conservación, en el apartado 15, sobre ORDENACIÓN, TERRITORIO, PAISAJE Y PATRIMONIO, de los indicadores de seguimiento del EATE.

La utilización del área logística en horarios laborales puede dar lugar a franjas horarias de escasa ocupación de los espacios, lo que también puede suponer problemas de seguridad. Como solución, aparte de las medidas de control que se adopten, se propone estudiar la posibilidad de usos alternativos de los espacios públicos compatibles con las actividades en su entorno, en aplicación de los indicadores de utilización racional del suelo, del apartado 11 de los indicadores de los objetivos ambientales del EATE.

Se incorpora a las Ordenanzas la condición de que en el diseño de los vallados, el alumbrado público y los elementos de mobiliario urbano, especialmente las paradas de transporte público, a definir en los proyectos con los que se desarrolle la actuación, se facilite la visibilidad para incrementar la seguridad del espacio público, y de que los proyectos de urbanización incluyan paneles informativos y acceso a tecnologías de la información, para facilitar la orientación en el espacio público.

En el Plan se prevé que los proyectos de urbanización incluyan servicios de riego automatizados, por goteo y aspersores, y el empleo de una red de agua reutilizada tras la depuración de la EDAR del parque, optimizando su diseño para minimizar consumos en la medida de lo posible. Se incorpora a las Ordenanzas la limpieza del viario en los usos a emplear del agua reutilizada, para facilitar su conservación con la calidad adecuada y contribuir a su sostenibilidad.

La gestión de los residuos en el área se analiza en el apartado 3.7 del EATE y sus propuestas para la optimización del servicio en el 4.2.6, y se incluye en el apartado 6, sobre Adecuada gestión de los residuos, de los indicadores de los objetivos ambientales del EATE, para asegurar su mantenimiento en las debidas condiciones. Se incorporan a los indicadores de seguimiento del EATE, en su apartado 7. Sobre METABOLISMO URBANO, indicadores específicos para comprobar la idoneidad del sistema de recogida selectiva de residuos, la distribución de contenedores y la proximidad con los sistemas de recogida de residuos en parcelas privadas, para facilitar su gestión. Entre ellos cabe

citar los indicadores de Recogida separada bruta, Proximidad al sistema de recogida y Proximidad a un punto limpio.

- **Gestión social, económica, política**

Como indica el apartado 4.2.11 del EATE, “Se pretende implicar a la ciudadanía en la gestión cotidiana y en los procesos de tomas de decisiones, de manera que se acumule más conocimiento sobre el mismo y mayor consenso, evitando los conflictos y ajustándose a la legalidad vigente, con el criterio de fomentar la participación ciudadana y dar publicidad a las actuaciones que se realicen,,” Para ello se incluye la “Participación ciudadana en las decisiones y la gestión urbana municipal”, en el apartado 11 de los indicadores de los objetivos ambientales del EATE.

El Plan incorpora los objetivos de protección medioambiental y sostenibilidad de aplicación, como se justifica en el apartado 4.2 del EATE, que deberán aplicarse en las actividades que se implanten.

En Valencia, octubre de 2021.

POR EL EQUIPO REDACTOR

Magín Ruiz de Albornoz Domínguez	Manuel Castaño Cano	Javier Casado Barahona
<i>Arquitecto</i>	<i>Ing. Caminos</i>	<i>Ing. Caminos</i>



FULL DE CONTROL DE FIRMES DEL PROJECTE

HOJA DE CONTROL DE FIRMAS DEL PROYECTO

Codi expedient / <i>Cód. expediente:</i>	Codi intern DG / <i>Cód. interno D.G.:</i>	Títol del projecte / <i>Título del proyecto:</i>
--	--	---

1	6
2	7
3	8
4	9
5	10