

## **DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL DEL PLAN ESPECIAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT**

<b>Trámite:</b>	Evaluación Ambiental del Plan Especial
<b>Promotor:</b>	Dirección General Obras Públicas, Transporte y Movilidad
<b>Autoridad sustantiva:</b>	Consell de la Generalitat Valenciana
<b>Localización:</b>	Sagunt (València)
<b>Expediente:</b>	8/2019 - EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 31 de octubre de 2019, adoptó el siguiente:

### **ACUERDO:**

Vista la propuesta de Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del Plan Especial del Área Logística de Sagunt, en los siguientes términos:

#### **A. FUNDAMENTOS POR LOS QUE SE SOMETE EL PLAN ESPECIAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT A EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA**

La Evaluación Ambiental Estratégica es el instrumento de prevención, establecido en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. Dicha Directiva se incorpora al derecho interno español mediante la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, y al derecho autonómico mediante la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP), en la que se establece (art. 46), que serán objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consell.

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, establece en el artículo 22 que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación ambiental.

Teniendo en consideración lo anterior, y de conformidad con el artículo 46.1 de la Ley 5/2014 LOTUP es por lo que se redacta el presente Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

## **B. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO**

### **B.1. DOCUMENTACIÓN APORTADA**

En fecha 27 de diciembre de 2018, el Servicio de Planificación de la Subdirección General de Movilidad de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori remite solicitud de inicio de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Especial del Área Logística de Sagunt.

La documentación remitida, en formato digital (CD) con la documentación en formato PDF, está compuesta por:

- Documento Inicial Estratégico
- Borrador del Plan Especial del Área Logística de Sagunto
- Documentos complementarios:
  - Estudio Previo Accesos Ferroviarios
  - Estudio Previo Accesos Viarios

Revisada, por este Servicio, la documentación aportada, se considera que es conforme a lo establecido en el artículo 50 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP), siendo suficiente para la tramitación ambiental estratégica en esta fase.

### **B.2. MODELO TERRITORIAL VIGENTE**

#### **B.2.1. Información Territorial**

Sagunt, con una población de 65.669 habitantes en 2018 (INE), es municipio costero situado en la comarca del Camp de Morvedre, al noreste de la provincia de Valencia, distando 25 kilómetros de la capital de provincia València. Con una superficie de 132,36 km<sup>2</sup>, es el municipio más extenso de la comarca, limita al norte con los municipios de Quartell, Faura, Bennavites, Benifaió de les Valls, Quart de les Valls y la Vall d'Úixò; al oeste con Alfara de la Baronía, Algimia d'Alfara, Torres Torres, Estivella, Albalt dels Tarongers, Petrés y Gilet; al Sur con el Puig de Santa Maria y Puçol; y al Este con Canet de Berenguer y el mar Mediterráneo.

El municipio cuenta con dos núcleos de población: la ciudad de Sagunt, a las faldas de la montaña donde se asientan las ruinas de la ciudad romana, y el Port de Sagunt, en la costa. Al norte de ellos discurre el río Palancia que los separa del término de Canet d'en Berenguer. El término queda franqueado por el interior por las estribaciones de la Sierra de Espadán, hacia el noroeste, y de la Sierra Calderona, hacia el suroeste; mientras que en la zona costera se forma un cono aluvial sustentado, entre otros, por el río Palancia, conformando al sur del término de Sagunt "la Marjal dels Moros" y al norte "la Marjal i Estany d'Almenara".

Al sur del Port de Sagunt se localiza el puerto de Sagunt, de titularidad estatal, gestionado por la Autoridad Portuaria de València (APV). El puerto de Sagunt se ha consolidado como el principal clúster siderúrgico a nivel nacional, en el que se llevan a cabo fundamentalmente cuatro tipos de tráfico: vehículos, productos siderúrgicos, granel líquido (gas) y transporte marítimo de corta distancia.

Al sur del puerto se desarrolla actividad industrial (antigua siderúrgica). En este ámbito se ubica el denominado Parque Empresarial Sagunt I, que envuelve por el norte y este a “la Marjal dels Moros” que cuenta con varias figuras de protección ambiental.

El término queda vertebrado por importantes infraestructuras viarias y ferroviarias que favorecen la intermodalidad con el puerto de Sagunt.

La AP-7 y la A-7 penetran por el norte, en dirección sur, a modo de circunvalación interior del núcleo de Sagunt. En el linde con el término de Puçol se localiza un importante nudo viario en el que de la AP-7 deriva la V-21 en dirección sur (hacia Valencia) y la V-23 en dirección norte que, a modo de escuadra, permite la conexión con el puerto de Sagunt. En este ámbito, la carretera CV-309 parte de la V-21 en dirección al puerto de Sagunt. Al sur del núcleo de Sagunt se localiza un segundo nudo viario que permite la conexión de la V-23 con la A-23.

Por el nudo sur (AP-7/V21) atraviesa la línea de ferrocarril València-Barcelona en dirección norte, con un primer trazado paralelo a la V-23. El puerto de Sagunt dispone de un acceso ferroviario que, transversal a la costa, permite su conexión con la línea de ferrocarril València-Barcelona y con la línea València-Zaragoza que discurre de forma sensiblemente paralela a la A-23.

En este ámbito confluyen los Corredores Mediterráneo (canalizando todos los tráficos del sureste peninsular y conexiones del levante con el centro peninsular) y Cantábrico-Mediterráneo (conexiones con Aragón, Valle Medio del Ebro y cornisa cantábrica), tanto de la red viaria como de la red ferroviaria.

El ámbito territorial del presente Plan Especial del Área Logística de Sagunto, con una superficie de 6.602.340 m<sup>2</sup>, queda localizado al sur del núcleo de población del Port de Sagunt, en un área delimitada al norte por el polígono industrial “Camí de la Mar”, al sur y al este con la carretera CV-309 (que delimita interiormente el Parque Empresarial Sagunt I), y al oeste con el ferrocarril València-Barcelona.

### **B.2.2. Planeamiento Vigente**

El planeamiento vigente en el municipio de Sagunt es el PGOU aprobado definitivamente el 14 de abril de 1992 por Resolución del Conseller, publicado en DOGV de 14 agosto de 1992 y en BOP núm. 204 de 27 de agosto de 1992. Este PGOU fue sometido al procedimiento de evaluación ambiental emitiéndose por el Director General de los Servicios Ambientales Declaración de Impacto Ambiental con condiciones en fecha 24 de febrero de 1992.

Con posterioridad, el Pleno municipal, en sesiones celebradas los días 28 de enero y 25 de febrero de 1997, aprueba el Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Sagunt, aprobándose definitivamente mediante Resolución de 9 de junio de 1997, del Conseller de Obras Públicas y Transportes, publicado en BOP de Valencia nº 226 de fecha 23 de septiembre de 1997.

Entre los antecedentes al Plan Especial del Área Logística de Sagunt se encuentran los siguientes:

1. Resolución de 5 de junio de 2002, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de aprobación definitiva del Plan Especial de Delimitación de Terrenos para la constitución de Patrimonio Público de Suelo (Sagunto II) para uso industrial. El objeto de dicho Plan Especial es la delimitación de un área de suelo no urbanizable común para la constitución de Patrimonio Público de Suelo. Sobre los terrenos de dicho plan, se pretende, ahora, desarrollar el presente Plan Especial del Área Logística de Sagunt (en un ámbito de 6.602.340 m<sup>2</sup> de superficie). El mencionado Plan Especial de Delimitación de Terrenos no fue sometido a evaluación ambiental.
2. Resolución de 26 de marzo de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la Homologación Área Parc Sagunt y el Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I con publicación en DOGV de fecha 16 mayo de 2003 y en BOP de 29 de abril de 2003.  
El Parque Empresarial Sagunt I queda localizado al sur del ámbito del presente Plan Especial del Área Logística de Sagunt.  
La mencionada Homologación y Plan Parcial del Parque Empresarial Sagunt I fue sometido a evaluación ambiental, expediente 39/2003-AIA, obteniéndose Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable con condicionantes en fecha 6 de marzo de 2003, con cuatro resoluciones complementarias posteriores.
3. Resolución de 16 de marzo de 2009, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de aprobación definitiva de la modificación del Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I.
4. Con fecha 30 de julio de 2010, la Dirección General de Transportes y Logística, de la entonces Conselleria de Infraestructuras y Transporte, remitió documento consultivo del Parque Logístico de Sagunto, con el que se iniciaba, con expediente 69/2010-EAE, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, conforme a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.  
Con fecha 22 de noviembre de 2010, se procedió, por parte del órgano ambiental, a efectuar consultas a los organismos afectados, para que remitiesen las sugerencias, objetivos y criterios ambientales que considerasen oportunos al respecto. Posteriormente, a requerimiento del promotor, se paralizó la tramitación ambiental del expediente, ya que se iba a completar la documentación presentada.  
Por Resolución del Director general de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de fecha 22 de mayo de 2017 se declara la **caducidad** del procedimiento administrativo relativo al expediente de evaluación ambiental estratégica del Parque Logístico del municipio de Sagunto, debido a la falta de presentación por el promotor de la documentación solicitada por el órgano ambiental para poder proseguir la tramitación.

Por otra parte, además de los antecedentes en materia de planeamiento, cabe indicar que la Subdirección General de Movilidad redactó en noviembre de 2018 el “Estudio del sector logístico de la Comunitat Valenciana” que reconoce el potencial del ámbito del Plan Especial para la implantación de una Plataforma Logística Intermodal Parc Sagunt II, por la disponibilidad de suelo, adecuada accesibilidad tanto viaria como ferroviaria y su proximidad al puerto de Sagunt.

Paralelamente, para la realización del borrador del Plan Especial, se han tomado en consideración los estudios y proyectos que se han ido realizando en el tiempo para los accesos tanto ferroviarios como de carreteras al puerto de Sagunt como a la propia Área Logística.

### **B.3. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DEL PLAN**

#### **B.3.1. Principales problemas detectados**

Según se recoge en el Documento Inicial Estratégico (DIE) el ámbito del Plan Especial reúne las condiciones requeridas para la implantación de una plataforma logística como son: disponibilidad de espacio susceptible de extensión (la logística es de necesidad consumidora de grandes superficies), proximidad a los nudos de comunicación y mejores condiciones de accesibilidad (para grandes vehículos), inexistencia de vínculos de incompatibilidad con las funciones residenciales y disponibilidad de redes de abastecimiento y de telecomunicación. A ello hay que añadir la proximidad a las instalaciones portuarias del puerto de Sagunt.

Por todo ello es un ámbito orientado a albergar actividades logísticas de valor añadido a escala global, sirviendo como zona de actividades logísticas portuaria, ferroviaria y viaria, ofreciendo suelo productivo especializado a estos tráficos, y como plataforma logística de distribución, ofreciendo a los flujos de mercancías instalaciones y servicios especializados de calidad que hagan más competitivas y eficientes las cadenas logísticas que se plantean.

Tal como se indica en el DIE se ha visto conveniente desarrollar el ámbito territorial del Plan Especial del Área Logística de Sagunto, correspondiente con el denominado sector 2 de Parc Sagunt, atendiendo a la importante demanda de suelo logístico e industrial que se está observando en los últimos años, sobre todo por la proximidad al puerto de Sagunt y al complejo industrial ya existente.

#### **B.3.2. Objetivos a alcanzar**

Tal como se recoge en la documentación aportada, los objetivos del Plan Especial del Área Logística de Sagunto son:

- La reclasificación del ámbito delimitado en el Plan General de Sagunt de 1992, y en la Homologación de 2002, de suelo no urbanizable común a suelo urbano con uso logístico e industrial.

- Definir las conexiones necesarias del ámbito con su entorno, tanto viarias, como ferroviarias y de servicios e infraestructura dotacionales. En concreto, revisar la ubicación de la terminal intermodal de mercancías, estudiándose tres alternativas y eligiendo la más idónea. La determinación de los elementos dotacionales de infraestructuras, como es la zona intermodal ferroviaria a implantar en este sector, y los nuevos accesos tanto ferroviarios como viarios, determinarán la ordenación del ámbito.
- Establecer medidas que permitan asegurar unas buenas condiciones de calidad y funcionalidad de la estructura urbana proyectada, con adecuado sistema de accesos, amplias secciones viarias, potenciación de los valores medioambientales, y de un adecuado tratamiento de la movilidad no motorizada y en transporte público, amplia dotación de servicios e infraestructuras y claridad compositiva de los trazados de viales.
- Establecer un tratamiento de recogida de pluviales en toda el área que deberá canalizarse mediante una adecuada configuración de calles que conecten con lagos y lagunas desde los que a través de una serie de golas dispuestas a lo largo de todo el sector se conduce el agua hasta llegar a “la Marjal dels Moros”.

### **B.3.3. Aproximación a la Infraestructura Verde**

La documentación aportada recoge información sobre las diferentes afecciones medioambientales que inciden en el territorio y la ordenación propuesta.

### **B.3.4. Ámbito territorial del Plan Especial**

El ámbito afectado cuenta con una superficie de 6.602.340 m<sup>2</sup> de suelo no urbanizable común del vigente Plan General 1992 de Sagunt.

El ámbito del sector abarca un área delimitada al norte por el polígono industrial “Camí la Mar”, al sur y al este con la carretera CV-309, que es linde con el sector industrial Parc Empresarial Sagunt I, y al oeste con el FFCC Valencia-Tarragona.

La imagen n.º 1 siguiente corresponde al plano del Documento de Homologación del Área Parc Sagunt y Plan Parcial Parc Empresarial Sagunt I de 2003, del Plan General de Sagunto, donde se aprecia en color naranja el Sector Parc Empresarial Sagunt I, en verde el área reservada de Parc Sagunt 2, y en amarillo la carretera CV-309.

Tal como indica el borrador del Plan Especial, *“la delimitación del sector responde con la delimitación definida en el Plan General de Sagunto de 1992, y el de la Homologación de 2002”*.



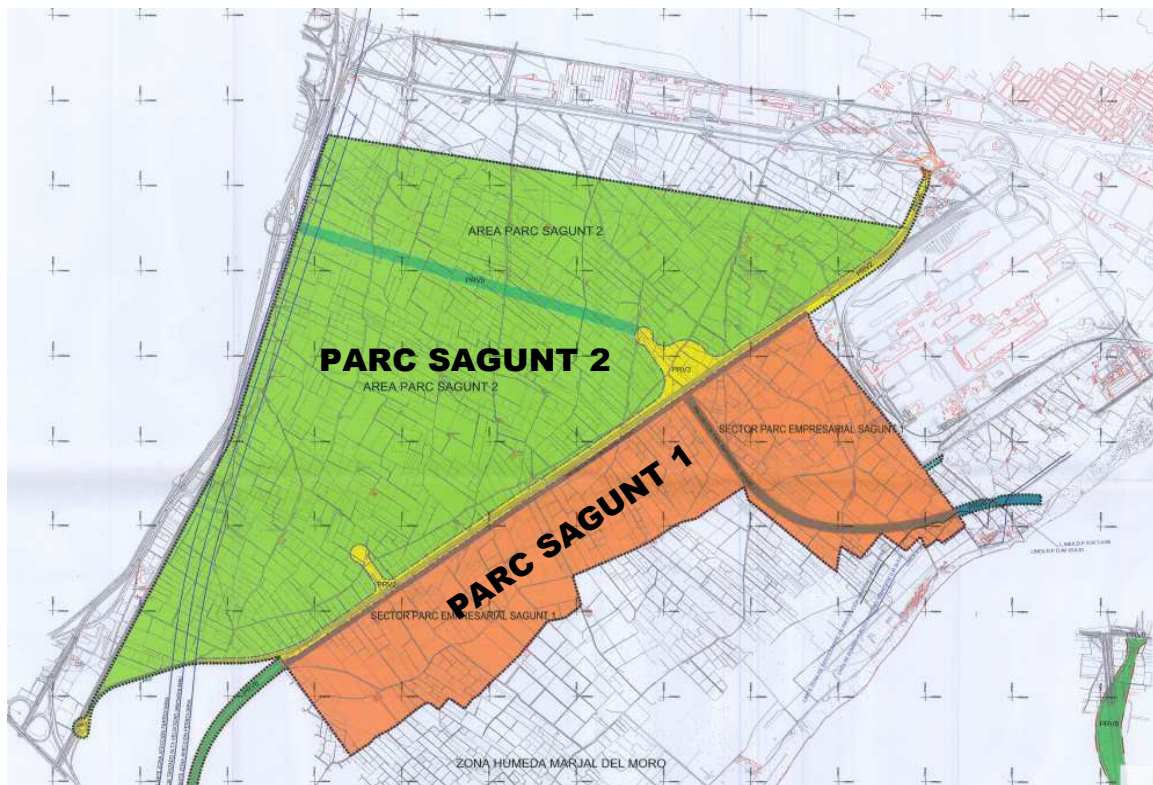


Imagen n.º 1: Plano del Documento de Homologación del Área Parc Sagunt y Plan Parcial Parc Empresarial Sagunt I (2003). Fuente: DIE.

### B.3.5. Descripción de alternativas

De acuerdo con el art.50 de la Ley 5/2014 (LOTUP), el Documento Inicial Estratégico incluirá, entre otros contenidos, el alcance, el ámbito y posibles alternativas del plan que se propone.

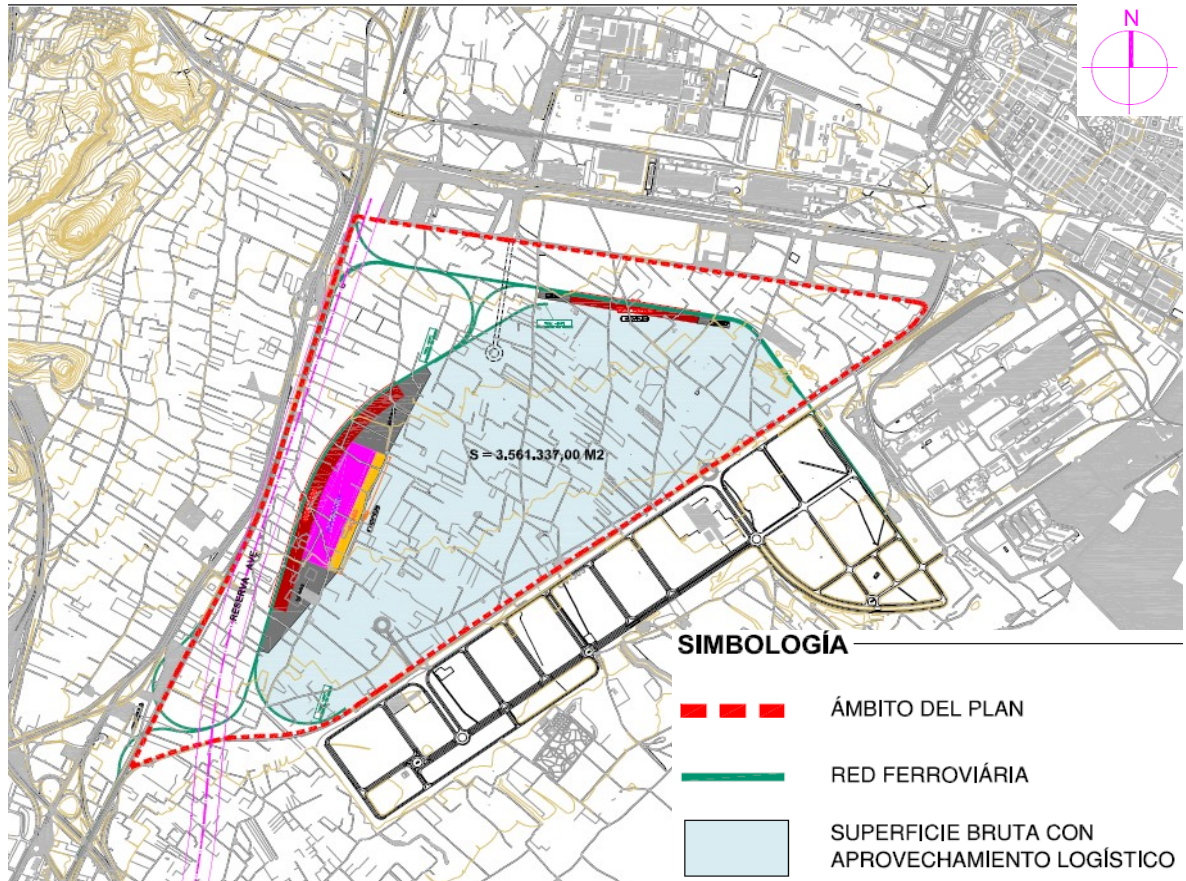
El Documento Inicial Estratégico y el borrador del Plan Especial incorporan una única alternativa para el emplazamiento del área logística (Parc Sagunt 2).

Se adjunta al DIE el documento denominado “Estudio previo accesos ferroviarios” el cual recoge la alternativa 0 (estado actual) y 3 alternativas que no son de ubicación del mencionado parque logístico sino que delimitan su alcance al estudio de la ubicación de la zona intermodal ferroviaria que está prevista construir en el ámbito del Plan Especial. Así, se plantean las siguientes alternativas:

- **Alternativa 0:** Mantenimiento del modelo territorial establecido en el Plan General de Sagunt.
- **Alternativa 1 (alternativa escogida por el Plan Especial):** Desarrollo del sector Parc Sagunt 2, con la implantación en el mismo de la zona intermodal ferroviaria a este del sector, paralela a la carretera CV-309.

La superfície que queda en el interior del complex de línies ferroviàries, susceptibles de albergar els usos logístics, o sea, el aprofitament brut logístic de la zona, serà amb esta alternativa 1 de 4.327.984 m<sup>2</sup>.

- **Alternativa 2:** Alternativa 2. Desenvolupament del sector Parc Sagunt 2, amb la implantació en el mateix de la zona intermodal ferroviària al oest del sector, paral·lela a la línia del ferrocarril València-Castellón.



Imag n.º 2: Alternativa 2. Fuente: Borrador Plan Especial.

La superfície que queda en el interior del complex de línies ferroviàries, susceptibles de acceptar els usos logístics, o sea, el aprofitament brut logístic de la zona, serà amb esta alternativa 2 de 3.561.337 m<sup>2</sup>.

- **Alternativa 3:** Desenvolupament del sector Parc Sagunt 2, amb la implantació en el mateix de la zona intermodal ferroviària al nord del sector, paral·lela al nou accés ferroviari al Puerto de Sagunto.

La superfície que queda en el interior del complex de línies ferroviàries, susceptibles de acceptar els usos logístics, o sea, el aprofitament brut logístic de la zona, serà amb esta alternativa 3 de 4.430.453 m<sup>2</sup>.



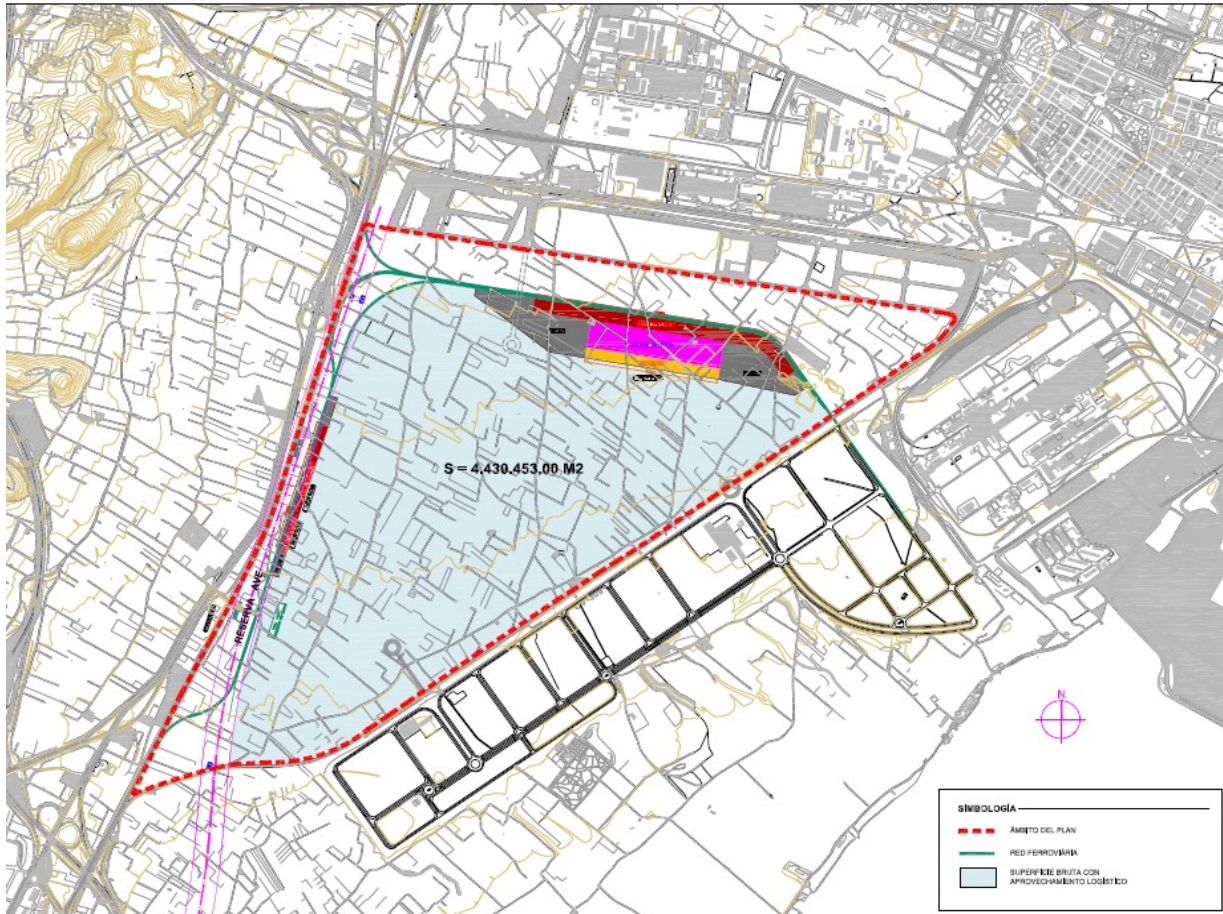


Imagen n.º 3: Alternativa 3. Fuente: Borrador Plan Especial.

<b>Superficie (m<sup>2</sup>) del sector de posible aprovechamiento bruto logístico</b>		
Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
4.327.984 m <sup>2</sup>	3.561.337 m <sup>2</sup>	4.430.453 m <sup>2</sup>

### B.3.5.1. Alternativa 1. - Propuesta del borrador del Plan Especial

#### B.3.5.1.a Delimitación del Sector

La alternativa 1, seleccionada, plantea el desarrollo del sector partiendo de la implantación de la zona intermodal ferroviaria al este del sector, situada paralelamente a la carretera CV-309, que la separa de Parc Sagunt 1. La ventaja principal de esta alternativa es que el ferrocarril queda muy próximo a Parc Sagunt-1 y es la que menos espacio detrae de Parc Sagunt II para un óptimo funcionamiento.

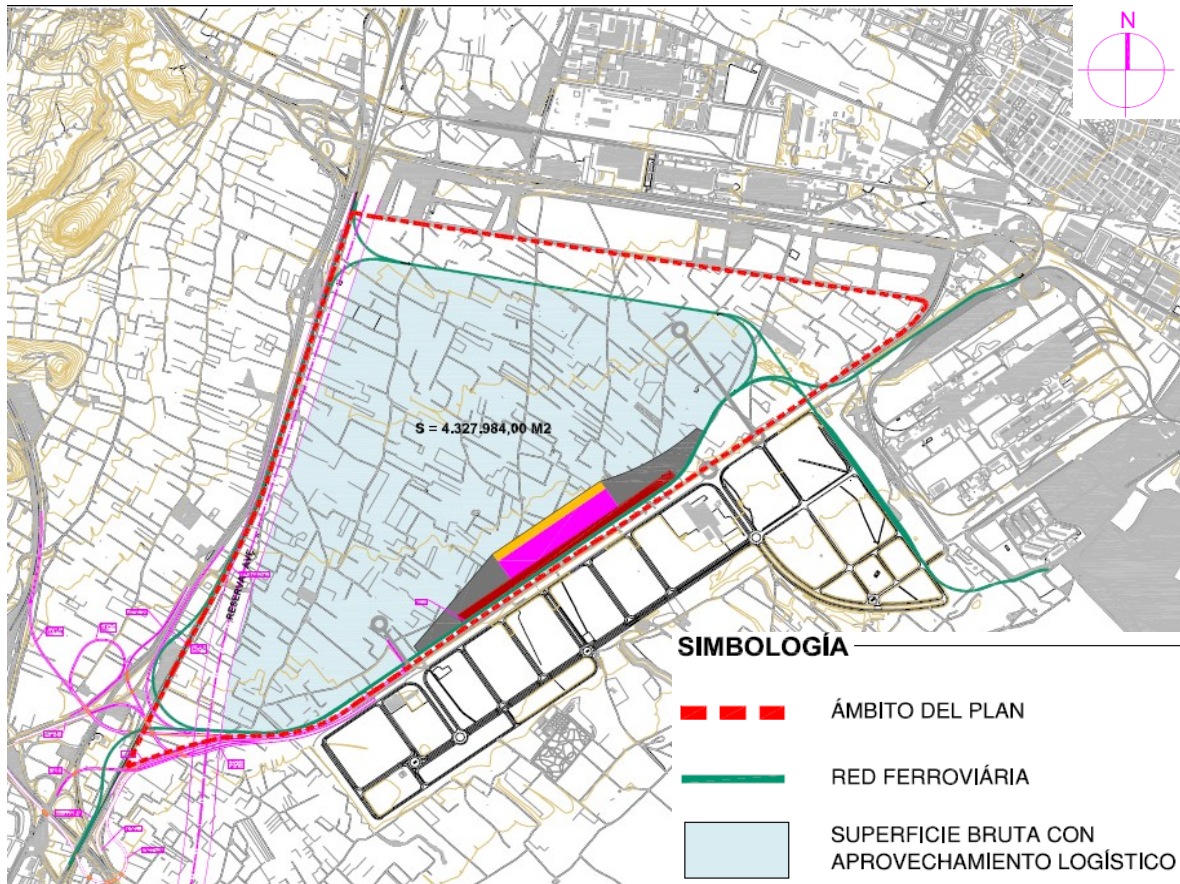


Imagen n.º 4: Alternativa 1 – Elegida. Fuente: Borrador Plan Especial.

#### **B.3.5.1.b Clasificación del suelo y ordenación estructural.**

El Plan Especial propone la reclasificación urbanística del sector, actualmente clasificado como Suelo No Urbanizable Común en el Plan General de Sagunto de 1992, para pasar a ser Suelo Urbano con uso Logístico e Industrial, a desarrollar mediante unidades de ejecución.

#### **B.3.5.1.c Zonas de ordenación urbanística.**

Se establecen las siguientes zonas de Ordenación Urbanística:

- ZV: Zonas verdes, PCV y/o PVJ.
- LOG: Uso Logística.
- IN: Uso Industrial.
- TR: Uso Terciario.
- QI: Uso Infraestructura-servicio urbano.
- CV: Red viaria.
- CF: Red ferroviaria.
- CA: Aparcamientos.



En el borrador del Plan Especial se indica que las dotaciones previstas en la propuesta cumplen con los estándares urbanísticos de clasificación, funcionales y de calidad del Anexo IV de la LOTUP, para el uso dominante logístico/industrial.

Con el criterio general de crear macromanzanas que permitan la ocupación de grandes plataformas logísticas, que requieren mucha superficie en planta, se ha propuesto una estructura de viales donde se forman seis grandes manzanas que varían desde los 362.000 m<sup>2</sup> de superficie, hasta los 674.668 m<sup>2</sup>. En ordenanzas se regularán los criterios de segregación de las parcelas, definiendo entre otros estándares la parcela mínima.

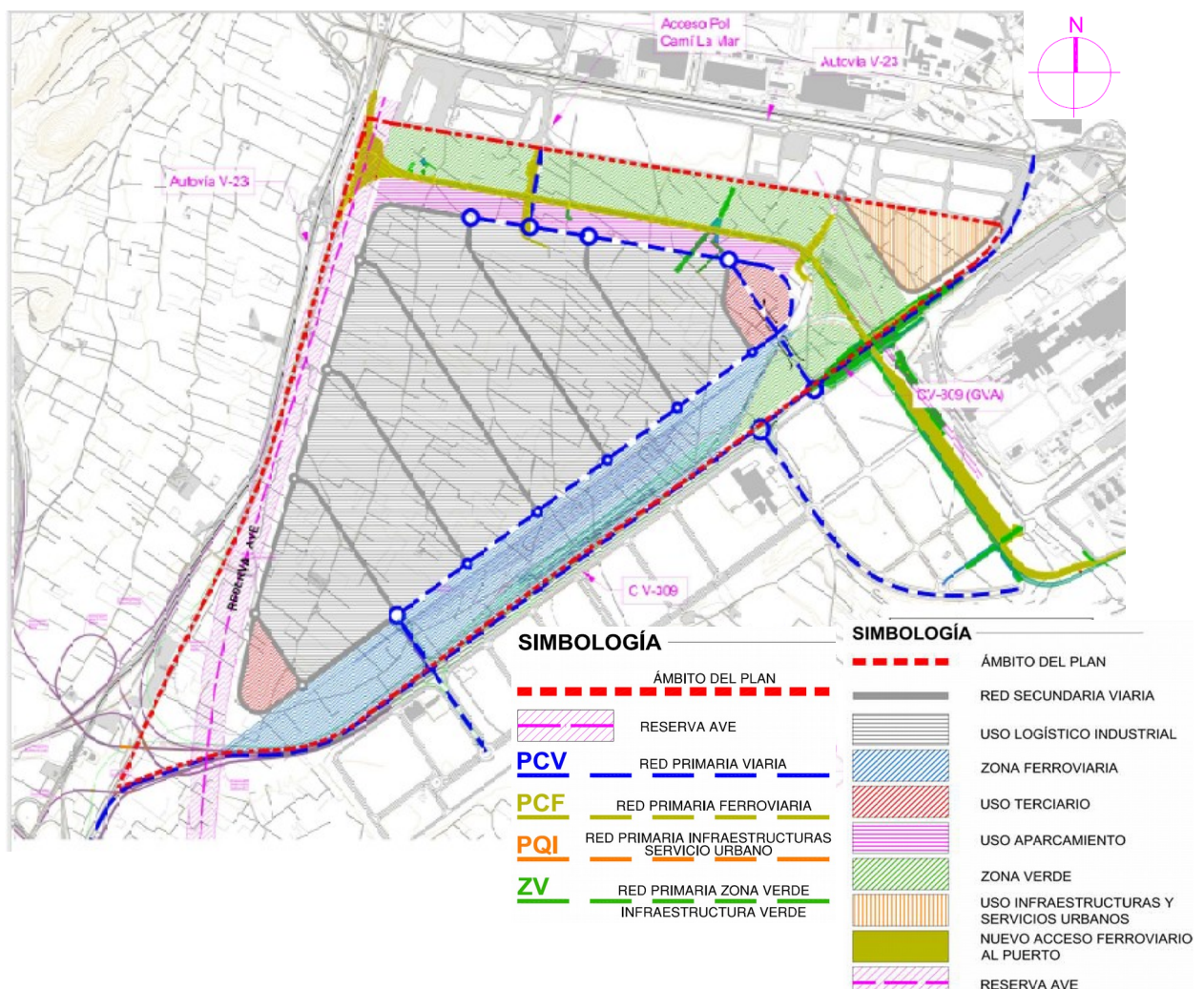


Imagen n.º 5: Alternativa 1 – Ordenación Pormenorizada. Zonificación.  
 Fuente: Borrador Plan Especial.

El cuadro de superficies de usos previstos por el plan especial es el siguiente:

USO	SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )	% s/total
Logístico e Industrial	2.929.753,21	44,37 %
Ferrovionario	898.424,17	13,61 %
Terciario	158.120,50	2,39 %
Aparcamiento	231.135,13	3,50 %
Zona Verde	666.874,69	10,10 %
Infraestructura servicio urbano	184.319,88	2,79 %
Acceso ferroviario puerto	167.198,00	2,53 %
Reserva AVE	428.078,00	6,48 %
Red viaria	439.889,48	6,66 %
Resto – Uso por definir	498.547,94	7,55 %
<b>TOTAL SECTOR</b>	<b>6.602.340,00</b>	<b>100 %</b>

#### **B.3.5.1.d Trazado ferroviario.**

El Plan Especial recoge las zonas de reserva ferroviaria tanto de la futura línea de alta velocidad València-Castellón (cuyo Estudio Informativo fue adjudicado en fecha 27 de abril de 2018 por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, BOE núm. 102 de 27/04/2018) como la prevista de expropiación de acceso ferroviario al puerto de Sagunt que cuenta con Declaración de Impacto Ambiental favorable por *Resolución de 30 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acceso Ferroviario al puerto de Sagunto*

El “Estudio Previo Accesos Ferroviarios” que acompaña al presente borrador de Plan Especial realiza el análisis de soluciones de accesos ferroviarios al Parc Sagunt, concluyéndose como solución más favorable la denominada “Solución 6” que es la que recoge el borrador del Plan Especial y que es la que se propone para aprobación de las administraciones competentes.

#### **B.3.5.1.e Trazado red viaria.**

El trazado viario se ha establecido siguiendo dos criterios fundamentales: que la entrada y salida a cualquiera de las parcelas sea lo más rápida y fácil posible, y que la escorrentía natural de las aguas de lluvia no queden impedidas por el trazado de los nuevos viales.

Se crea un vial principal estructurante, paralelo a la CV-309, que hace frente con la nueva red ferroviaria y la zona intermodal, y que conecta con dos grandes rotondas:

- Una que viene del paso superior sobre la CV-309 desde el Sector I, ya construida pero que se debe desplazar, para que exista gálibo suficiente al paso del ferrocarril.
- Otra que se debe ejecutar sobre la CV-309, de donde partirá un paso inferior bajo las nuevas líneas férreas y la prolongación del vial estructurante hasta conectar con otra rotonda que accede a la prolongación del vial estructurante.

Este vial de la red estructural continúa paralelo a la plataforma del futuro acceso ferroviario al puerto, hasta conectar con sendas rotondas que dan acceso al conector del polígono camí la Mar, al norte del sector.



El encuentro entre todos los viales se produce a través de rotondas.

Por lo que respecta a la conexión del sector Parc Sagunt con la red viaria exterior de autovías (A-23/V-23, V-21 y A-7/AP-7) así como con las infraestructuras autonómicas como la CV-309, el borrador del Plan Especial se acompaña del documento “Estudio Previo Accesos Viarios” en el que tras analizar diversas soluciones concluye que la solución más adecuada es la denominada “Solución 2” que recoge el Plan Especial y que es la que se propone para aprobación de las administraciones competentes.

#### **B.3.5.1.f Áreas de reparto y determinación del Aprovechamiento Tipo.**

La homologación del Plan General vigente, establece para el Sector Sagunt 2, las siguientes condiciones:

- El uso global será industrial.
- La forma de gestión será directa, por expropiación.
- La superficie de los sectores será preferentemente mayor de 2 km<sup>2</sup>.
- El coeficiente de edificabilidad máxima será de 0,638 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

El Plan Especial modifica el uso global, siendo logístico y el industrial como compatible. Se prevé el desarrollo mediante un sector, pero con varias áreas de reparto. La edificabilidad máxima será la del PG, esto es 0,638 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

Los criterios generales para la delimitación de las áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo, se definirán en fases posteriores de desarrollo del plan especial.

Asimismo, se establecerá la delimitación de unidades de ejecución necesarias que permitan un desarrollo sostenible del sector

#### **B.3.6. Efectos previsibles sobre el medioambiente y elementos estratégicos del territorio**

El Documento Inicial Estratégico (DIE) recoge, en primer lugar, la descripción de la situación del medio ambiente y del territorio antes de aplicar el plan propuesto, identificando las características ambientales de las zonas que pueden verse afectadas antes de la aplicación del plan propuesto.

En el apartado 5 del DIE se describen los efectos previstos por la implantación del Área Logística, indicándose:

- Efectos en la climatología/calidad del aire:  
El aumento del suelo urbanizado (suelo logístico) aumentará el número de desplazamientos en la zona lo que generará peor calidad del aire.  
Indica que se deberá promover la utilización del transporte público, tanto el ferrocarril como el autobús, así como el uso de la bicicleta para lo que en el proyecto de urbanización se diseñarán viales adaptados para ello mediante carriles bici.
- Efectos en el suelo:  
Se deberá tener especial cuidado en las zonas detectadas con restos arqueológicos.  
Indica que la única zona de protección natural existente en esta parte del municipio de Sagunto, es “la Marjal dels Moros” y se encuentra separada del ámbito por el polígono ya urbanizado del sector I, por lo que no se producirán efectos sobre la misma.

- Efectos en la hidrología:  
En relación con la hidrología superficial se indica que se prevé la canalización del agua de lluvia de los viales, en el sentido hacia el mar, perpendicular a la CV-309, para buscar las arquetas y canales que conducen el agua para recargar los acuíferos de “la Marjal dels Moros”.  
Por lo que respecta a la hidrología subterránea, al tratarse de un área de riesgo medio de vulnerabilidad, se considera que no se va a producir un mayor riesgo de contaminación que el actual.
- Efectos en el medio biótico:  
No se detectan efectos previsibles por afección a hábitats, vegetación y fauna. No hay zonas forestales en el ámbito.
- Efectos en el agua y residuos:  
El desarrollo del plan implicará un progresivo crecimiento en la demanda de agua potable y un incremento en la producción y gestión de residuos.  
El aumento de las necesidades y de la gestión de los residuos y de las aguas residuales, estará sujeto a la disponibilidad de aportes hídricos suficientes así como compromiso de gestión de los residuos generados y de depuración de aguas en el futuro.
- Efectos ambientales en las infraestructuras:  
La implantación del plan supondrá un aumento significativo en el flujo de desplazamientos de personas.  
En el estudio de tráfico y en el estudio de movilidad se definirán propuestas de actuación para conseguir modelos de desplazamiento más sostenibles que proporcionen a la ciudadanía alternativas al vehículo privado.
- Efectos ambientales en el patrimonio:  
Se han considerado tres trabajos y estudios realizados hasta el momento y que afectan al ámbito:
  - Informe arqueológico promoción Polígono Industrial Sagunto 2, realizada por el arqueólogo Ignacio Hortalano Uceda en febrero de 2002.
  - El catálogo del propio PGOU de Sagunt
  - El inventario de fichas de yacimientos arqueológicos de la Conselleria de CulturaNo es previsible que aparezcan afecciones al patrimonio distintas a las ya catalogadas.
- Efectos ambientales en el paisaje:  
Se hace referencia a la situación en la que se encuentra este ámbito en el que se identifica una única unidad paisajística (paisaje agrícola de cultivos de naranjos), muy distorsionada por el abandono de cultivos, presencia de infraestructuras de transporte y energéticas (líneas eléctricas y gasoducto) y excavaciones para utilización de tierras. Se indica que en el desarrollo del plan se deberán tomar medidas que minimicen dicha afección.

### C. CONSULTAS REALIZADAS

Por parte de esta Dirección General, como órgano ambiental, se sometió a consultas el Documento Inicial Estratégico, conforme a lo dispuesto en la LOTUP, a fin de definir el contenido del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, a las siguientes administraciones para que, si lo estiman oportuno, formulen sugerencias al mismo.

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA	FECHA CONSULTA	FECHA INFORME
C. VIVIENDA - SDG MOBILITAT – Serv. Projectees-Obres	30/01/19	
C. VIVIENDA - SDG MOBILITAT – Serv. Mobilitat Urbana	30/01/19	
C. VIVIENDA - SDG MOBILITAT – Serv. Seguretat Viària	30/01/19	
C. VIVIENDA - SDG MOBILITAT – Serv. Gestió i Suport Tècnic	30/01/19	
C. VIVIENDA - ST URBANISME VALENCIA	30/01/19	
C. VIVIENDA - SDG OTP – PAISATGE	30/01/19	28/10/19
C. VIVIENDA - SDG OTP – PATRICOVA	30/01/19	28/10/19
C. VIVIENDA - SDG OTP – PATIVEL	30/01/19	30/04/19
C. VIVIENDA - SDG OTP – ETCV	30/01/19	08/07/19
C. HABITATGE - SDG MN – Serv. Vida Silvestre	30/01/19	26/07/19
C. HABITATGE - SDG MN – Serv. Espais Nat Protegits	30/01/19	26/07/19
C. HABITATGE - SDG MN – Serv. Ordenació i Gest. Forest	30/01/19	26/07/19
C. HABITATGE – SDG CANVI CLIMAT	30/01/19	17/04/19
C. VIVIENDA - SDG PORT-AEROP-COSTES – Serv. Explot Ports	30/01/19	
C. VIVIENDA - SDG PORT-AEROP-COSTES – Serv. Costes	30/01/19	
C. VIVIENDA - SDG TRANSPORT	30/01/19	
C. ECONOMIA – DG INDUSTRIA I ENERGIA	30/01/19	
C. CULTURA – DG CULTURA	30/01/19	
C. SANITAT – DG SALUT PÚBLICA	30/01/19	15/05/19
AGÈNCIA DE SEGURETAT I RESPOSTA EMERGÈNCIES	30/01/19	20/02/19
C. HABITATGE – ST AGRIC I MEDI AMBIENT (Acústica)	30/01/19	26/07/19
MINISTERIO FOMENTO – SDG PLANIF FERROVIARIA	04/02/19	16/04/19
ADIF	04/02/19	
MINISTERIO FOMENTO – DEM CRTAS ESTADO EN CV	04/02/19	04/04/19
DIPUTACIÓ VALÈNCIA – ÀREA CARRETERES	04/02/19	09/04/19
CONF. HIDROGRÀFICA DEL XÚQUER	04/02/19	20/09/19
EPSAR	30/01/19	
INST.VALENCIÀ COMPET. EMPRESARIAL – IVACE	30/01/19	
AUTORITAT PORTUÀRIA VALÈNCIA – PORT SAGUNT	04/02/19	22/03/19
SÉQUIA MAJOR DE SAGUNT	04/02/19	
AJUNTAMENT DE SAGUNT	04/02/19	5/04/19 18/04/19
AJUNTAMENT DE PUÇOL	04/02/19	30/04/19
AVINENÇA	04/02/19	
ACCIÓ ECOLOGISTA AGRÓ	04/02/19	09/04/19
ECOLOGISTES EN ACCIÓ PAÍS VALENCIÀ	04/02/19	

Los informes recibidos se publican en la web [www.agroambient.gva.es/eae](http://www.agroambient.gva.es/eae) junto con el Documento de Alcance.

Durante la fase de participación pública y consultas del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y de la Versión Preliminar de Plan, especificada en el art. 53 de la Ley 5/2014 (LOTUP), deberá hacerse consulta, entre otras que estime el promotor, a las administraciones públicas arriba mencionadas y a las señaladas en el cuadro siguiente:

Delegación del Gobierno en Valencia
Ayuntamientos colindantes
Sindicatos y comunidades de riego
Asociaciones agrícolas
Asociaciones empresariales
Asociaciones y Organizaciones no gubernamentales de carácter ambiental

Así mismo, de conformidad con el mencionado art. 53 LOTUP, será preceptivo realizar consulta a las empresas suministradoras de agua, energía eléctrica, gas, telefonía y telecomunicaciones, para que emitan informe sobre las necesidades y condiciones técnicas mínimas imprescindibles de los proyectos, obras e instalaciones que, en su caso, deban ejecutarse.

#### **D. FACTORES AMBIENTALES Y AFECCIONES LEGALES**

Analizada la documentación presentada y revisada la Cartografía existente en el Sistema de Información Territorial de esta Conselleria, se observa la existencia de una serie de afecciones tanto legales, como ambientales de relevancia como son:

##### **D.1. ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS/ESPACIOS RN2000**

El ámbito territorial del Plan Especial del Área Logística de Sagunt no se encuentra afectado por ningún espacio natural protegido por instrumento ambiental, si bien al sur de la carretera CV-309 y del Parc Sagunt 1 (ya consolidado por la urbanización) se localiza, a apenas 500 metros del ámbito del Plan Especial, la Zona Húmeda Protegida de “la Marjal dels Moros” (Acuerdo de 10 de septiembre de 2002, del Gobierno Valenciano, de aprobación del Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana). Esta zona húmeda constituye el ámbito del Lugar de Interés Comunitario (LIC) y de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de “la Marjal dels Moros”. Mediante Decreto 127/2014, de 31 de julio, del Consell, se declaran como zonas especiales de conservación (ZEC) los lugares de importancia comunitaria (LIC) Lavajos de Sinarcas, Marjal de Nules y Marjal dels Moros, y se aprueban las normas de gestión para dichos LIC y para la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Marjal dels Moros (DOGV núm. 7586 de 5/08/2015).

El ámbito del Plan Especial del Área Logística de Sagunt queda fuera del perímetro de protección de 500 m en torno al humedal.

Al Oeste del ámbito territorial del Plan Especial del Área Logística de Sagunt se localiza, a unos 2 kilómetros, el Parc Natural de la Serra Calderona, cuyas estribaciones más orientales dan paso al cono aluvial costero que queda fragmentado a media distancia por la franja por la que discurre el corredor de diversas infraestructuras viarias (AP-7, V-23, V-21, CV-309 y fcc València-Barcelona).



La Subdirecció General de Medio Natural remite informe del Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos, recibido en fecha 26 de julio de 2019, en el que se pone de manifiesto que la actuación prevista no se encuentra afectada por el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de la Serra Calderona, aprobado por Decreto 77/20001, de 2 de abril, del Gobierno Valenciano, ni por sus instrumentos de ordenación y gestión. No obstante, dada la escasa distancia de la zona de actuación respecto al espacio protegido, el informe indica que entre los posibles criterios y aspectos a tratar en la versión preliminar del plan serían:

- Estudio de pasos de fauna tanto para las infraestructuras ferroviarias como para las viarias, con el fin de establecer corredores ecológicos entre los dos espacios naturales protegidos: el Parque Natural de la Serra Calderona y “la Marjal dels Moros”.
- No revegetar con especies invasoras y utilizar especies autóctonas con poco consumo hídrico.

En fecha 26 de julio de 2019 se recibe de la Subdirecció General de Medio Natural, el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente (unidad de Espacios Naturales) en el que se indica que la propuesta actual del Plan Especial del Área Logística de Sagunt se presenta como una oportunidad de mejorar el tratamiento de los recursos hidrológicos, en relación con la actuación del Parc Sagunt 1. En este sentido, se señala:

- La pérdida de infiltración en el suelo del agua de lluvia y de los cultivos que van a dejar de regarse, debe minimizarse con pavimentos permeables y jardinería sostenible.
- La evacuación de las aguas residuales de las empresas debe realizarse a redes de saneamiento separativas de aguas fecales, de proceso y pluviales, así como de las aguas de climatización y condensación en el caso de no ser de ciclo cerrado y vertido cero.
- Las infraestructuras de riego han sido utilizadas tradicionalmente como aliviaderos de las escorrentías de caminos y campos, y junto con los excedentes de riego han alimentado el marjal que ha funcionado como reservorio, si ven interrumpido su flujo hasta cauces naturales o al mar, pierden su función y originan las inundaciones.

El informe indica que se solicitará:

- Estudio hidrológico que determine los aspectos enumerados anteriormente, entradas por precipitación y riegos (superficie agrícola abandonada); red de acequias con estimación de caudales potenciales de entrada en “la Marjal dels Moros” (retenidos/ interrumpidos actualmente que deberían reconducirse para evitar inundaciones y llegar a la zona húmeda protegida) y a considerar en la red separativa de pluviales.
- Estudio de viales y jardinería sostenible, con alternativas respecto de la recogida de pluviales mediante pavimentos permeables, jardines inundables, depósitos de infiltración, etc., aspectos a regular en una ordenanza o normativa específica en su caso.

## D.2. BIODIVERSIDAD. HÁBITATS

El ámbito del Plan Especial del Área Logística de Sagunt no afecta directamente a espacios que cuenten con protección de especies de fauna amenazada, ahora bien, en la Zona Húmeda Catalogada y LIC “Marjal dels Moros” coinciden diversos planes de recuperación tal como recoge el Decreto 32/2004, de 27 de febrero, del Consell de la Generalitat, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas, y se establecen categorías y normas para su protección.

Entre los hábitats de interés comunitario presentes en el LIC “Marjal dels Moros” encontramos lagunas costeras, vegetación anual sobre desechos marinos acumulados, pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimi*), matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosae*), estepas salinas mediterráneas (*Limonietalia*), depresiones intradunales húmedas, aguas Oligomesotróficas calcáreas con vegetación béntica de *Chara* sp, estanques temporales mediterráneos, matorrales termomediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion* y Turberas bajas alcalinas.

La Zona Húmeda Catalogada “Marjal dels Moros” constituye uno de los humedales costeros valencianos de mayor interés para la conservación de la diversidad biológica.

En dicha Zona Húmeda Catalogada se incluyen dos reservas de fauna (Els Cucs y Balsa Rampetes) y cuatro microrreservas de flora (Els Cucs, Camí de Rampete, Marjal dels Moros-A y Marjal dels Moros-B).

## D.3. PAISAJE

De conformidad con lo establecido en el art. 6 de la Ley 5/2014, LOTUP, el paisaje se integrará en todas las políticas sectoriales que incidan en el mismo y, en concreto, en la planificación territorial y urbanística, actuando como criterio condicionante en la implantación de usos, actividades e infraestructuras, la gestión y conservación de espacios naturales y la conservación y puesta en valor de espacios culturales

El ámbito del Plan Especial se caracteriza por su alto valor agrícola siendo un espacio destinado tradicionalmente al cultivo de cítricos y cultivos hortícolas si bien las expectativas levantadas en dicho ámbito han conducido al abandono de algunas parcelas. Al norte del ámbito se observan parcelas destinadas a vertederos incontrolados y la presencia de excavaciones dirigidas a la obtención de tierra vegetal y acopio de áridos. También, se observa la presencia de líneas eléctricas de alta tensión.

El informe del **Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje**, de fecha 28 de octubre de 2019, establece, entre otros criterios, que el Plan Especial contendrá un Estudio de Paisaje con el contenido y documentación fijados en el Anexo I de la LOTUP. Dicho estudio deberá:

- Delimitar su ámbito y caracterizar y valorar el paisaje conforme a lo establecido en el apartado b) del anexo I de la LOTUP, no ciñéndose este únicamente al ámbito del Plan Especial, teniendo en cuenta en el análisis visual, desarrollado conforme al apartado c) del citado anexo, la situación postoperacional que incrementará significativamente la visibilidad del ámbito.

- Concretar una normativa de integración paisajística, unas condiciones de ordenación y unos criterios tipológicos que garanticen la integración con el carácter y los patrones paisajísticos del lugar, y con sus condiciones de percepción.

#### **D.4. INFRAESTRUCTURA VERDE. CONECTORES**

Tal como establece la Directriz 39 y 79.2 de la ETCV y el art. 4.4 de la LOTUP, la planificación territorial y urbanística deberá definir la Infraestructura Verde con carácter previo al análisis y determinación de las necesidades de suelo para futuros desarrollos.

En la Directriz 38 de la ETCV y en el art. 5 de la LOTUP se establecen los elementos que integran o pueden formar parte de la infraestructura verde. En ese sentido, tal como recoge el art. 4 de la LOTUP, cabe mencionar la relevante función que un espacio como el que comprende el Plan Especial puede desarrollar para la preservación de servicios ambientales, el aseguramiento de la conectividad ecológica y territorial necesaria para la mejora de la biodiversidad, la salud de los ecosistemas y la calidad el paisaje así como para favorecer la continuidad visual de los espacios abiertos dada su proximidad a la Zona Húmeda, LIC y ZEPA de “la Marjal dels Moros”.

La ETCV, en el análisis de la infraestructura verde del Área Funcional del Valle del Palancia, recoge como una de las grandes apuestas de la Estrategia Territorial una conexión biológica y territorial que, de forma transversal, garantice la permeabilidad de los ecosistemas presentes (río Palancia y Parques Naturales de la Serra d'Espadà y de la Serra Calderona). Entre las líneas de actuación se recoge la de conectar los ecosistemas litorales y de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos. Así, del corredor fluvial del río Palancia, al llegar a Sagunt, se derivan dos corredores terrestres: uno al norte, el corredor terrestre “Desembocadura río Palancia-Marjal y Estany d'Almenara”; y uno al sur, el corredor terrestre Huerta-Marjal dels Morros-Serra Calderona-Río Palancia. Éste último corredor terrestre, que ha de servir de conector biológico, es el que afecta directamente al ámbito territorial del Plan Especial del Área Logística de Sagunt.

En la página 67 del DIE se indica que, en el ámbito del Plan, “*no se dispone de elementos que integren la infraestructura verde a nivel regional. Sin embargo, es un espacio que se debe transformar en integrador* entre los elementos de la infraestructura verde a nivel regional que existen en su entorno.”

El Plan Especial se limita a disponer, tal como aparece grafiado en el plano n.º 11.- *Ordenación Estructural e Infraestructura Verde*, una gran zona verde (infraestructura verde con carácter local) situada en el norte de la actuación, entre la zona industrial y el ámbito del Plan Especial.

Tal como recoge el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de fecha 28 de octubre de 2019, en relación con la necesaria delimitación y caracterización de la **infraestructura verde** como parte de la ordenación estructural del Plan, se señala, entre otros aspectos, lo siguiente:

- Se considera necesario **preservar de edificación y urbanización** el ámbito suroeste de la actuación, de manera que pueda configurarse un amplio corredor biológico y territorial (directrices 43 y 44 de la ETCV), estudiando a su vez, en caso de que fuera posible, la preservación de la edificación del área suroeste del sector ya urbanizado. Esta preservación, junto con el estudio de soluciones de permeabilización de las infraestructuras de ese entorno (AP-7, A-23, ferrocarril) garantizaría la conectividad entre los espacios de muy elevado valor ambiental y paisajístico del entorno.
- En lo que respecta a la infraestructura verde en el ámbito del Plan Especial, indicada en el texto del mismo (deberá aportarse plano específico de delimitación), se señala, asimismo, la conveniencia de preservar de edificación el límite oeste del ámbito con la zona del ferrocarril y la A-23 (con la previsión de espacios libres y zonas verdes con un adecuado tratamiento paisajístico) y la zona suroeste requerida con anterioridad, incluyendo estas áreas en la infraestructura verde y estableciendo medidas para garantizar un adecuado tratamiento de los bordes de la actuación y de la transición entre usos, dando respuesta al riesgo de inundabilidad existente y mejorando las condiciones de percepción de la macro área industrial y logística que se conformará.

#### **D.5. SUELO FORESTAL**

El ámbito territorial del Plan Especial del Área Logística de Sagunt que se propone no existe suelo forestal recogido en el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR). En este sentido se expresa el informe, recibido en fecha 26 de julio de 2019, del Servicio Territorial de Medio Ambiente, remitido por la Subdirección General de Medio Natural, que señala, además, que el ámbito del Plan Especial no afecta a monte catalogado de utilidad pública.

#### **D.6. VÍAS PECUARIAS Y SENDEROS RECREATIVOS**

No hay vías pecuarias en el ámbito de la propuesta del Plan Especial aunque puede que las conexiones viarias previstas afecten a la vía pecuaria de la “Cañada de Aragón o Camino de Lliria”.

La Subdirección General de Medio Natural remite informe, recibido en fecha 26 de julio de 2019, de la Unidad de Vías Pecuarias del Servicio Territorial de Medio Ambiente, en el que se indica que dentro del ámbito territorial del Plan Especial Área Logística de Sagunt no hay clasificada ninguna vía pecuaria.

#### **D.7. RIESGOS AMBIENTALES Y TERRITORIALES**

##### **D.7.1. Inundación (PATRICOVA)**

El Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), fue aprobado por Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell.

Según se recoge en la cartografía del PATRICOVA, y así se indica en el informe de la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències, recibido en fecha 20 de febrero de 2019, el extremo suroeste del ámbito del Plan Especial (primer kilómetro de la CV-309) queda afectado por riesgo de inundabilidad de nivel geomorfológico. Indica el informe que este riesgo no afecta a las zonas de ordenación pormenorizada del Plan Especial, únicamente a la reserva de suelo para la infraestructura de alta velocidad.



Cabe realizar la observación, respecto a lo indicado por la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències, que el riesgo de inundabilidad de nivel geomorfológico también afectará al nudo de enlaces nuevos previstos para la conexión del sector con las infraestructuras existentes.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ), recibido en fecha 20 de septiembre de 2019, indica que Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) no tiene estudiado el ámbito de la actuación. La CHJ, a este respecto, hace referencia, al igual que el informe de la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències, al riesgo de peligrosidad geomorfológica del extremo sur del ámbito, recogido en el PATRICOVA. Es por ello que indica que:

- La actuación se sitúa fuera de zona de policía de cauce público y no se encuentra afectado por zona de flujo preferente, por lo que estima que no existirá afección al régimen de corrientes.
- Los terrenos afectados mínimamente en el extremo sur del ámbito de actuación por peligrosidad geomorfológica según PATRICOVA se encuentran en situación básica del suelo rural, por lo que el ámbito será viable si cumple con lo establecido en el artículo 14 bis 1 del Reglamento de Domino Público Hidráulico (RDPH).

El informe, en materia de riesgo de inundación, de fecha 28 de octubre de 2019, del Servicio de Ordenación del Territorio, analizadas las cartografías de inundabilidad, hace referencia al riesgo de posibles afecciones de inundabilidad con peligrosidad de carácter geomorfológico derivada de los flujos del barranco del Llop que llega a la parte suroeste del ámbito del plan especial. Realizada la valoración del riesgo, el informe considera que la incidencia es puntual y podría ser desproporcionado determinar un estudio de inundabilidad específico para continuar con la tramitación del plan especial, por lo que tan solo se hace necesario:

- Cambiar la ordenación pormenorizada propuesta ubicando en la zona de afecciones de inundabilidad la mayor parte de suelo destinado a zona verde prevista en el ámbito del Plan Especial.
- Condicionar el proyecto de las infraestructuras ferroviaria a la presentación de un estudio de inundabilidad de la zona con las soluciones para los drenajes transversales y longitudinales.

Concluye el informe que el Plan Especial Área Logística de Sagunto se encuentra afectado puntualmente por peligrosidad de inundación y es compatible, cumpliendo las consideraciones expuestas en el informe, según las determinaciones normativas del PATRICOVA.

En relación al segundo condicionante establecido en el informe del Servicio de Ordenación del Territorio, de fecha 28/10/2019, cabe indicar que dicho condicionante habrá que hacerlo extensible al proyecto de infraestructura viaria (enlaces previstos al suroeste del ámbito), que deberá aportar un estudio de inundabilidad de la zona con las soluciones para los drenajes necesarios.

#### **D.7.2. Deslizamientos y desprendimientos**

Tal como recoge el informe de la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències, recibido en fecha 20 de febrero de 2019, según la cartografía temática de la Comunitat Valenciana, el ámbito del Plan Especial no se encuentra afectado por estos riesgos.

#### **D.7.3. Riesgo sísmico**

El mencionado informe de la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències indica que, según la Norma de Construcción Sismorresistente 2002 (NCSR-02), norma estatal, el municipio de Sagunt tiene una aceleración sísmica de 0,04 g. Por tanto, en el desarrollo del Plan Especial se habrán de asumir las medidas establecidas al efecto en la NCSR-02.

Según el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico en la Comunidad Valenciana (Decreto 44/2011, de 29 de abril del Consell), el municipio de Sagunt tiene una intensidad sísmica de 6,5 (EMS) para un período de retorno de 500 años y, por tanto, no tiene la obligación de elaborar un Plan de Actuación Municipal frente a este riesgo, si bien se recomienda que se elabore dicho plan.

#### **D.7.4. Riesgo de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas**

El informe de la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències, recibido en fecha 20 de febrero de 2019, señala que actualmente se tiene conocimiento de:

- Cuatro empresas de Sagunto afectadas por el límite inferior del RD 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas: AIR LIQUIDE IBERICA DE GASES, S.L.U (que destila aire para la obtención de nitrógeno y oxígeno), BIODIESEL Sagunt (planta de biodiesel), OXÍGENO DE SAGUNTO (dedicada a la fabricación y purificación de gases licuados del aire y suministra, a través de colector de gas, nitrógeno a un cliente de la zona), y VÍA LÍQUIDA, S.L. (dedicada al almacenamiento y ensacado de fertilizantes).
- Dos empresas afectada por límite superior del RD 840/2014 en Sagunt: FERTIBERIA (dedicada a la fabricación de abonos nitrogenados simples a base de nitrato amónico) y SAGGAS (dedicada a la recepción, almacenamiento y expedición de gas natural). Estas dos empresas han presentado los correspondientes informes de seguridad cuyas zonas de planificación por accidentes más graves se recogen en el informe de la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències, no llegando al ámbito del parque logístico del Plan Especial.

#### **D.7.5. Riesgo ocasionado por accidente en el transporte de mercancías peligrosas**

El informe de la Agència Valenciana de Seguretat i Resposta a les Emergències, recibido en fecha 20 de febrero de 2019, indica que según lo que establece el Plan Especial de la Comunitat Valenciana frente al riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas (Decret 49/2011, de 6 de mayo, del Consell) el ámbito del Plan Especial se encuentra afectado por nivel alto de este riesgo, dado que la V-23 está considerada como una de las vías de circulación preferentes de estas mercancías y se considera zona de especial exposición las franjas de 500 metros alrededor de la misma.

La implantación del nuevo sector logístico en la ubicación propuesta conllevará el incremento del tráfico de mercancías, tanto por carretera como por ferrocarril, generado por las actividades previstas, que se han de entender en gran medida ligadas a la actividad del puerto de Sagunt y su relación con el puerto de València, lo que incidirá en el incremento del riesgo.

#### **D.7.6. Vulnerabilidad de acuíferos**

Conforme señala la cartografía temática de la Comunidad Valenciana, la vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos en el ámbito del Plan Especial es de nivel medio.

El DIE recoge dicha información y añade, en relación con la hidrología subterránea, que el ámbito del Plan Especial se ubica en el subsistema hidrogeológico de la Plana de Sagunto, en la facies clorurada cálcico-sódica (litoral). Este carácter clorurado de la facies litoral se debe al contacto con el mar Mediterráneo del acuífero en su límite este que provoca fenómenos de intrusión marina. Se indica que por la naturaleza y por la porosidad de los materiales que cubren este acuífero tiene, según la cartografía técnica disponible, una alta vulnerabilidad por contaminación por aguas residuales sobre el área de proyecto.

#### **D.8. DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO**

El ámbito del Plan Especial no queda afectado por ningún cauce público, ni a sus zonas de servidumbre y policía y así se pone de manifiesto en el informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, recibido en fecha 20 de septiembre de 2019.

#### **D.9. RECURSOS HÍDRICOS**

En el Documento Inicial Estratégico se realiza una descripción del sistema hidrológico, superficial y subterráneo, del ámbito en que queda inmerso el Plan Especial, sin concretar la existencia, procedencia y necesidad de recurso hídrico necesario para el ámbito.

El ámbito queda asentado sobre la masa de agua subterránea 080.128 "Plana de Sagunto" siendo su estado cuantitativo malo y no alcanzando el buen estado químico según la información cartográfica del Ministerio para la Transición Ecológica.

Cabe recordar lo indicado por el la Subdirección General de Medio Natural en el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente (unidad de Espacios Naturales) al respecto de la oportunidad que se presenta para mejorar el tratamiento de los recursos hidrológicos y la necesidad de realizar un estudio hidrológico que recoja los aspectos enunciados en su informe y puestos de manifiesto en el apartado D.1.

La Dirección General de Salud Pública remite informe, recibido en fecha 15 de mayo de 2019, en el que, entre otros aspectos, indica que la calidad del agua de consumo humano cumplirá lo dispuesto en el Real Decreto 140/2003, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, y con el Decreto 58/2006, del Consell, por el que se desarrolla en el ámbito de la Comunitat Valenciana el RD 140/2003.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, recibido en fecha 20 de septiembre de 2019, al respecto de la disponibilidad de recursos hídricos, expone:

- Las masas de aguas subterránea sobre las que se ubica el término municipal de Sagunt son: la 080.128 – Plan de Sagunto y la 080.130 – Medio Palancia; indicando que el estado cuantitativo de ambas es malo y, en lo referente al estado químico, la masa 080.128 - Plana de Sagunto presenta mal estado químico, sin embargo, la masa 080.130 – Medio Palancia presenta buen estado químico. Ambas masas de agua presentan mal estado global
- La estimación de población equivalente del municipio de Sagunto, de conformidad con la metodología empleada para la estimación de la población para los escenarios 2012, 2021, 2027 y 2033, recogida en el punto 3 del "Anejo 3. Usos y demandas del Agua" del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Júcar.
- La aplicación del artículo 39 del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrológica del Júcar, referente a las normas generales relativas a las concesiones. En concreto, en relación con las concesiones de recursos subterráneos para usos no consolidados, el apartado 1 del mencionado artículo 39, indica que se darán únicamente de agua subterránea que se encuentre en buen estado cuantitativo con algunas excepciones allí recogidas.
- Se describen las reservas establecidas en el sistema de Explotación Palancia-Los Valles. Al respecto, indica que, en cuanto a dotaciones se refiere, para la cuantificación de demandas asociadas a nuevos desarrollos urbanos que se contemplen en los instrumentos de planificación y ordenación territorial, se aplicarán los criterios establecidos en el artículo 36 de la normativa del Plan Hidrológico de la Demarcación.
- Se relacionan los derechos de agua inscritos en el Registro de Aguas a favor del ayuntamiento de Sagunto para el abastecimiento de su población, que constituyen un volumen total de alrededor de 12.000.000 m<sup>3</sup>/año.

El informe de la CHJ pone de relieve que en la documentación presentada no se establece el volumen del incremento de demanda generado por la actuación. A efectos de la emisión del informe del artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas previo a la aprobación del instrumento de planeamiento que desarrolle la actuación propuesta, se deberán detallar y aclarar los siguientes términos:

- Justificación de la demanda de agua prevista para la actuación, expresada en m<sup>3</sup>/año, desglosada para cada uso (abastecimiento de población, uso industrial, uso ganadero, riego de zonas verdes, uso recreativo, riego de campo de golf...).
- Origen del agua con el que va a abastecerse la demanda. A este respecto se indicará la procedencia de los recursos con los que se abastecerá la actuación propuesta (red municipal, nuevos aprovechamientos de aguas subterráneas o superficiales, aguas reutilizadas, aguas desalinizadas, cambio de uso de concesiones existentes...).
- Acreditación del derecho al uso del agua que ampare el derecho al uso privativo de las aguas para atender el incremento de demanda que supone la actuación prevista, todo ello con el fin de asegurar que la actuación que se pretende realizar es compatible con las previsiones de los planes hidrológicos y además no supone afectación o menoscabo a otros usos existentes legalmente implantados.



- Estudio de demandas. Se presentará si el origen del agua es compartido con otros usos, existentes o previstos, con el fin de valorar si los recursos disponibles son o no suficientes para atender la demanda total. Deberá incluir una relación lo más detallada posible de todos los consumos existentes y demandas futuras (casco urbano, consolidación del suelo urbano, urbanizaciones o núcleos aislados, polígonos industriales, sectores de suelo urbanizable con ordenación pormenorizada, sectores de suelo urbanizable sin ordenación pormenorizada, riego de zonas verdes...), con los que comparta la misma fuente de abastecimiento. En el caso de que los derechos al uso privativo de las aguas disponibles no sean suficientes para atender todas las demandas, se establecerá un orden de prioridad en la ejecución de las distintas actuaciones indicando los horizontes temporales de ejecución de las mismas.

#### **D.10. AGUAS RESIDUALES**

El DIE no aporta información sobre las aguas residuales que pueden producirse en el ámbito del Plan Especial ni se especifica la existencia o necesidad de implantación de sistemas de tratamiento y depuración de las aguas residuales.

En fecha 20 de septiembre de 2019 se recibe informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar en el que, al respecto del saneamiento y depuración de aguas residuales, se indica que se deberá contemplar la solución para la conducción y el tratamiento de las aguas residuales generadas, teniendo en cuenta:

- Como criterio general, siempre debería plantearse una red de alcantarillado separativa e indicarse la EDAR de destino de las aguas residuales.
- Se aportarán los cálculos justificativos de la carga y los caudales generados.
- Si la EDAR es una instalación existente, se aportará un informe justificativo de la capacidad para asumir la carga y el caudal punta.
- Si se trata de una EDAR nueva, será necesaria la obtención previa de la autorización de vertido antes de la entrada en servicio de la nueva zona urbanística, todo según los formularios electrónicos de la sede del MITECO, debiéndose indicar, al menos, el tratamiento depurador previsto y el punto de vertido, junto con el volumen y la carga asociados.

Se recuerda en dicho informe que, de conformidad con el art 100 TR Ley de Aguas, queda prohibido el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del Dominio Público Hidráulico salvo que se cuente con la debida autorización administrativa.

En el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, además de lo requerido por la Confederación Hidrográfica del Júcar, se aportará información, en relación con:

- Autorizaciones de vertido de las depuradoras en funcionamiento a las que, en su caso, deba conectarse el nuevo sector.
- La justificación de los caudales de aguas residuales generados tanto para la situación actual (Parc Sagunt 1) como para la futura (tras el desarrollo completo del planeamiento).
- Además de la descripción del tratamiento de las aguas residuales, se aportará información sobre el destino de las aguas tratadas.

- Reserva de suelo para la implantación de estaciones de depuración de aguas residuales (EDAR) de nueva creación o ampliación, en su caso, de la EDAR existente ante la insuficiencia del sistema actual para atender los incrementos de aguas residuales del planeamiento propuesto. Análisis de la afección que el suelo dotacional para la implantación de la EDAR necesaria pudiera generar, en su caso, sobre la población cercana al ámbito del área logística.
- Definición del sistema separativo de recogida de aguas residuales y pluviales (superficiales o infiltradas) del ámbito del Área Logística Parc Sagunt: redes de saneamiento y colectores generales; redes de pluviales.

El planeamiento determinará, para el caso de la implantación o ampliación de EDAR, dos zonas indispensables para el correcto desarrollo de dicha infraestructura de red primaria: un área de reserva contigua a la instalación para futuras ampliaciones o mejoras y una zona de servidumbre de protección en la que se excluya la implantación de usos residenciales, sanitarios, culturales y recreativos.

El EATE analizará la ubicación más adecuada de las infraestructuras que se propongan para el tratamiento de aguas residuales y pluviales, de modo que, entre otras consideraciones, se atienda a la minimización de afección odorífera y acústica sobre sectores consolidados residenciales y/o industriales y, en su caso, la adopción de las técnicas adecuadas para reducir dichas afecciones.

#### **D.11. AGUAS PLUVIALES**

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica, en su informe recibido en fecha 19 de septiembre de 2019, que *“de acuerdo con el punto 7 del artículo 126 ter. Criterios de diseño y conservación para obras de protección, modificaciones en los cauces y obras de paso, del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, deberán introducir sistemas de drenaje sostenible, tales como superficies y acabados permeables, de forma que el eventual incremento del riesgo de inundación se mitigue. A tal efecto, el expediente el desarrollo urbanístico deberá incluir un estudio hidrológico-hidráulico que lo justifique”*.

En el apartado 2.2 del DIE se indica que, en relación con los objetivos ambientales, otro elemento fundamental *“será el tratamiento de recogida de pluviales en toda el área, que de la misma forma que se ha realizado en el sector Parc Sagunt I deberá canalizarse, y mediante cuntones, colectores con imbornales por calles que conectan con lagos y lagunas desde los que a través de una serie de golas dispuestas a lo largo de todo el sector se conduce el agua hasta llegar al Marjal dels Moros, y se pueda utilizar esa agua para recuperar los acuíferos de la marjal. Aunque se trata de una solución de proyecto de urbanización, si que debe considerarse a la hora de definir el trazado de los viales, que van a ser el elemento distribuidor del agua de lluvia, a conectar con las infraestructuras ya realizadas en el sector 1 y con la Marjal.”*

Dado que el uso dominante será el logístico, con compatibilidad para usos industriales y terciarios, debe considerarse, por la magnitud superficial que quedará sellada, cómo se recogerán las aguas pluviales de escorrentía, sistemas o características de filtrado en pavimentos permeables, transporte y tratamiento de las aguas con carácter previo a su vertido, puntos propuestos de vertido y características de las aguas en el punto de vertido que, en todo caso, quedarán sujetas a las condiciones de vertido que establezca la administración competente (Confederación Hidrográfica del Júcar).

El Estudio hidrológico-hidráulico deberá incluir, entre otras cuestiones, la estimación de caudales de aguas superficiales (infiltradas o de escorrentía) que serán captadas, transportadas y tratadas; así como la justificación de los sistemas de captación y recogida de aguas superficiales, tratamiento de aguas superficiales recogidas y características del agua tratada previamente a su vertido a cauce público o a su reutilización.

#### **D.12. CAPACIDAD AGRÍCOLA**

Según se recoge en la cartografía temática de la Comunidad Valenciana, la capacidad de uso agrícola del suelo, en el ámbito del Plan Especial Área Logística de Sagunt, es muy elevada (clase A), como corresponde a suelos aluviales litorales, con pendientes suaves, disponibilidad hídrica y buen drenaje. El espesor efectivo del medio edáfico proporciona un medio adecuado para el desarrollo radicular de cualquier tipo de cultivo, la retención del agua disponible y el suministro de los nutrientes existentes.

Esta área agrícola se constituye como un gran sumidero de dióxido de carbono por lo que el cambio de uso del suelo actual (agrícola) para destinarlo a suelo logístico, industrial y terciario, con el consiguiente sellado, ha de ser adecuadamente analizado en su conjunto, cuantificado y valorado.

#### **D.13. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA**

Conforme a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 7/2002, de Protección Contra la Contaminación Acústica, en los instrumentos de planeamiento urbanístico deberá contemplarse la información y las propuestas contenidas en los planes acústicos municipales o en su defecto, en el estudio acústico de su ámbito.

El Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera en su informe, recibido en fecha 17 de abril de 2019, indica que el municipio de Sagunt dispone de Plan Acústico Municipal (PAM), aprobado en el año 2017. Al respecto, se indica que el PAM habrá de contemplar la clasificación y usos previstos del suelo del propio municipio y de los municipios colindantes, así como la identificación de las actividades e infraestructuras ruidosas del municipio, la compatibilidad de las zonas reclasificadas como urbanizables con los niveles de ruido existentes y las medidas correctoras a adoptar con el fin de reducir directa e indirectamente el impacto acústico. Si no fuera así, tal como recoge el artículo 25 de la ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, el instrumento de planeamiento, en este caso se propone Plan Especial, deberá acompañarse de estudio acústico específico.

La Subdirección General de Medio Natural remite informe de la Dirección Territorial en materia acústica indicando que en la documentación aportada no figura Estudio Acústico y recuerda que el contenido mínimo del mismo es el que recoge el apartado B) del anexo IV del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica.

Cabe tener en cuenta las consideraciones realizadas por el Ayuntamiento de Puçol en su informe, recibido en fecha 30 de abril de 2019, en relación con la afección acústica que se producirá como consecuencia del incremento del tráfico rodado y ferroviario a su paso por el municipio de Puçol.

#### **D.14. GESTIÓN DE RESIDUOS**

El Plan Especial del Área Logística de Sagunt debe analizar la generación de residuos que previsiblemente producirán las actividades que se pretenden implantar en dicho ámbito, describiendo la gestión de los mismos.

Atendiendo a lo que establece el Plan Integral de Residuos de la Comunitat Valenciana (PIRCV, con aprobación definitiva mediante Decreto 81/2013, de 21 de junio) con incidencia en el planeamiento municipal, cabe indicar que se requiere que el planeamiento prevea la existencia de una o varias parcelas cuya calificación urbanística permita albergar, al menos, una infraestructura de transferencia de residuos industriales, peligrosos y no peligrosos en los polígonos industriales. Por ello, cuando se definan los usos previstos en el sector logístico, el Plan Especial contemplará o no la reserva necesaria requerida por el PIRCV.

#### **D.15. INFRAESTRUCTURAS**

##### **A.- Carreteras**

El borrador del Plan Especial se acompaña de un "Estudio Previo Accesos Viarios" proponiendo la denominada Alternativa 2.

La Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunitat Valenciana indica en su informe, recibido en fecha 4 de abril de 2019, que los accesos planteados en el mencionado estudio afectan directamente a la solución aprobada en el Estudio Informativo de clave EI.4-V-33 "Circunvalación Exterior de Valencia" (Resolución de 7 de julio de 2015 del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda). Se indica que en la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y de la Versión Preliminar del Plan deberían tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- No se pueden aprobar instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística que contravengan lo establecido en un estudio de carreteras aprobado definitivamente, conforme con el artículo 16.3 de la Ley 37/2015, de Carreteras.
- Las nuevas conexiones, modificación de enlaces o cambios de uso de los existentes, para servir a actividades que por su naturaleza puedan generar un volumen de utilización que puedan afectar negativamente a la correcta explotación, deberán acompañarse de un Estudio de Tráfico y Capacidad, conforme con el artículo 36.9 de la Ley 37/2015.



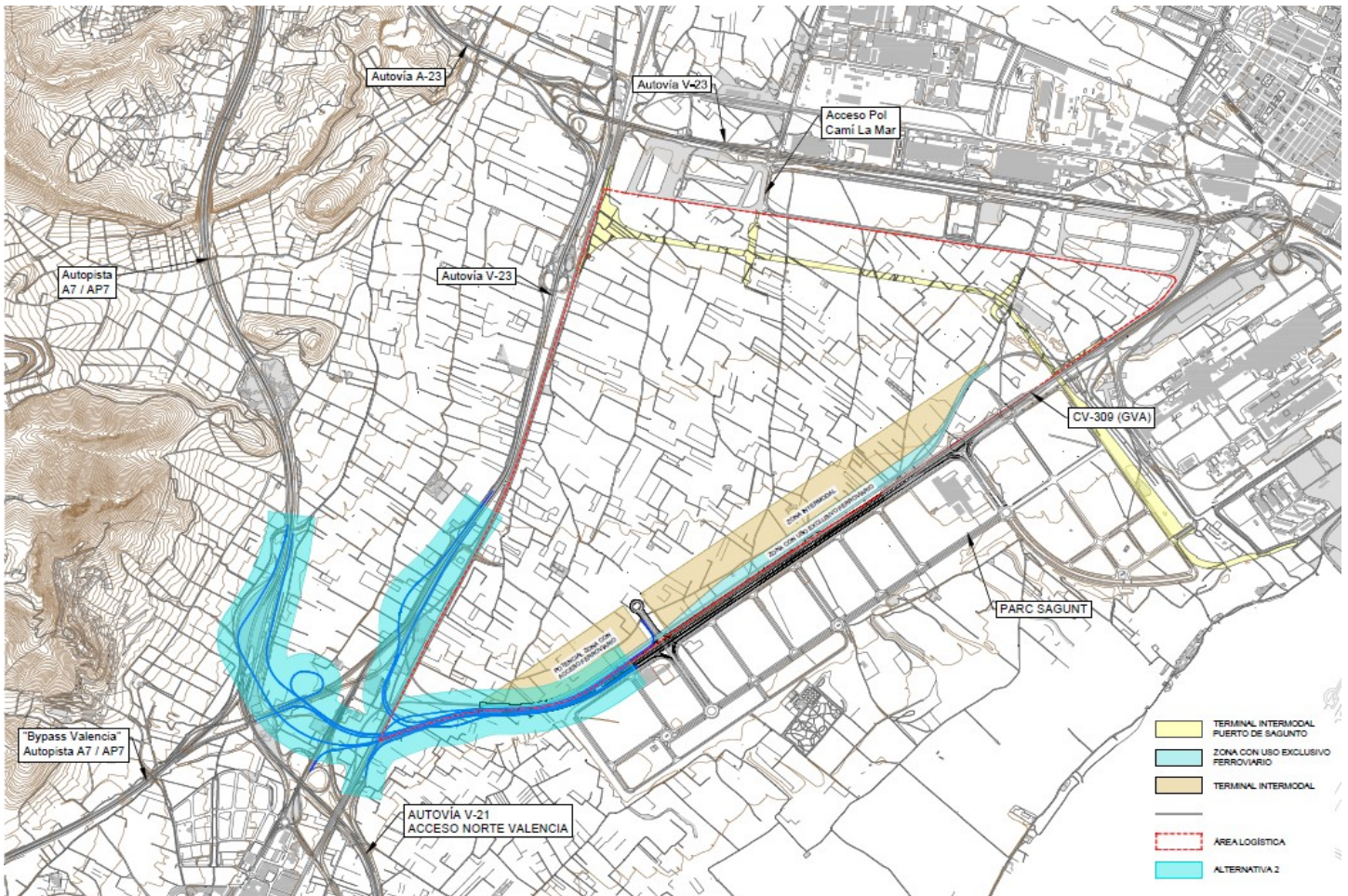


Imagen n.º 6: Solución 2 – Accesos Viarios. Fuente: Estudio Previo Accesos Viarios.

Por la Autoridad Portuaria de Valencia se recibe informe, en fecha 22 de marzo de 2019, en el que se analiza la documentación aportada del Plan Especial desde la premisa de que *“la competitividad y eficiencia del puerto de Sagunt necesita, entre otras cosas, una fluida comunicación terrestre (carretera y ferrocarril) con su hinterland”*; es por ello que, entre otras consideraciones, en materia de conexión viaria con el puerto, se indica:

- El Plan Especial no incluye ningún estudio de tráfico previsible ni viario ni ferroviario.
- En el documento no se plantea la posible existencia de una conexión directa (acceso Norte) entre la V-21 y el Puerto de Valencia, actuación que, tras diferentes negociaciones con Puertos del Estado y Ministerio de Fomento, figura en el Plan de Inversiones aprobado de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Que la CV-309 no se encuentra desdoblada en su totalidad entre ambos sectores de Parc Sagunt. El diseño y trazado del enlace entre la CV-309, Parc Sagunt I y el acceso al Puerto de Sagunto deberá contar con la capacidad necesaria para prestar un nivel de servicio adecuado tanto para el tráfico actual como el futuro.

- Respecto al Estudio Previo de Accesos Viarios indicar que no se refleja en ningún plano el acceso sur al Puerto de Sagunto desde la CV-309. En el vial de la red primaria PRV 4 de Parc Sagunt I, se reserva una banda central para la futura construcción de un acceso directo de tráfico restringido a las instalaciones portuarias. La Autoridad Portuaria de Valencia tiene en su Plan de Inversiones la ejecución del acceso al Puerto de Sagunto, pero la Conselleria es la competente en resolver el enlace entre la CV-309 y el acceso al Puerto que no se desarrolla en este Plan Especial. Este acceso viario, así como el acceso ferroviario al Puerto de Sagunto, son necesarios y están programados independientemente de la ampliación del Puerto de Sagunto en tramitación.

A este respecto, cabe indicar que en el planeamiento vigente de Sagunt aparece reflejada la reserva viaria a la que hace referencia el informe de la Autoridad Portuaria de València.

En las imágenes siguientes puede apreciarse la reserva mencionada.

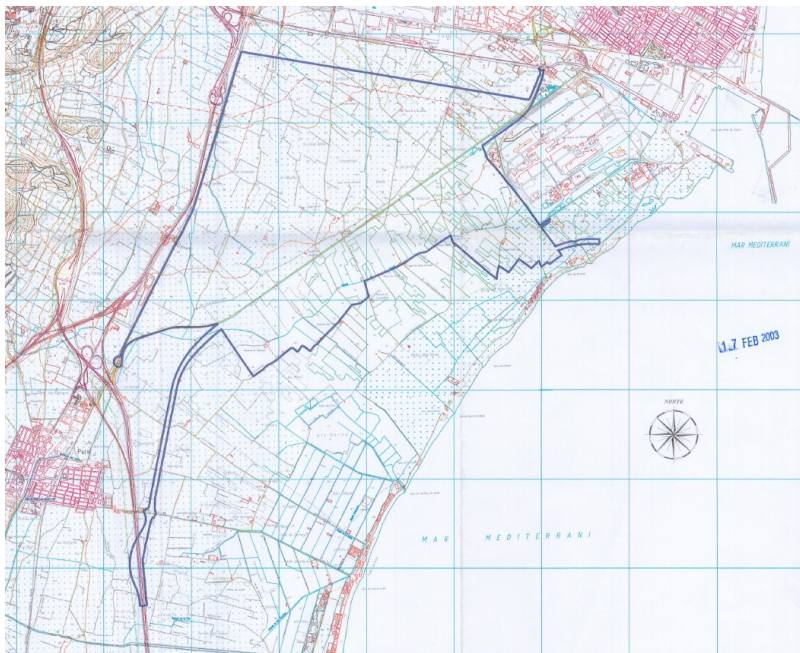


Imagen n.º 7: Reserva viaria conexión  
V-21 con CV-309.  
Fuente: Plano 2.1 Emplazamiento.  
Homologación del Área Parc Sagunt y  
Plan Parcial Industrial del Sector Parque  
Empresarial Sagunt 1.





Imagen n.º 8: Reserva viaria (en amarillo) conexión V-21 con CV-309.  
Fuente:Calificación planeamiento del Visor cartográfico GVA.

En relación con los accesos viarios, el Ayuntamiento de Sagunt, en su informe, recibido en fecha 5 de abril de 2019 (y posteriormente en fecha 19 de abril de 2019), pone en evidencia los siguientes aspectos:

- Falta de detalle de los accesos viarios del frente este del sector, tanto para Parc Sagunt 1 como para Parc Sagunt 2. Insuficiencia de justificación de no incidencia negativa para el tráfico rodado entre el núcleo urbano del Puerto de Sagunto y Valencia. Insuficiencia de la solución de conexión con la V-21. Necesidad de aclaración sobre cómo afecta el presente documento del Plan Especial a la vigencia del PRV 2 (tramo pendiente de desdoblamiento de la CV-309 hasta la V-23s) y del PRV-8 (desdoblamiento de la CV-309 hacia el sur), definidos ambos a nivel de ordenación estructural.  
Se llama la atención sobre el hecho de que en la documentación no figura la más mínima especificación sobre las rotondas, a distinto nivel, de acceso a Parc Sagunt 1 y Parc Sagunt 2.
- Insuficiencia de accesos viarios al norte del sector (zona del polígono industrial Camí la Mar).

- Posible inconveniencia de la trama de ferrocarril de la alternativa 6, propuesta por el Plan Especial, en su cruce con la CV-309.

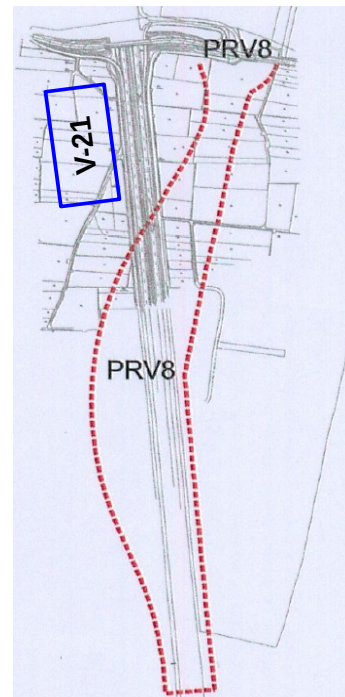
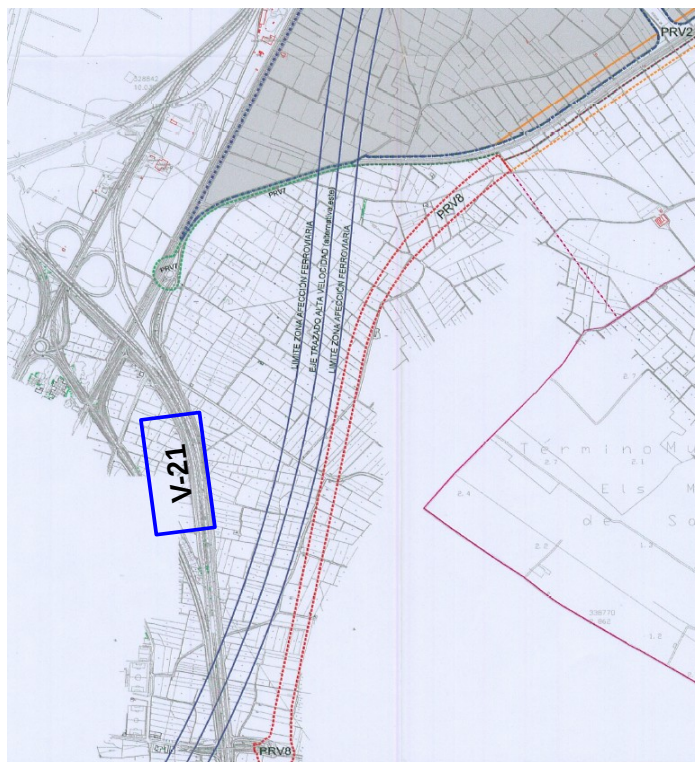
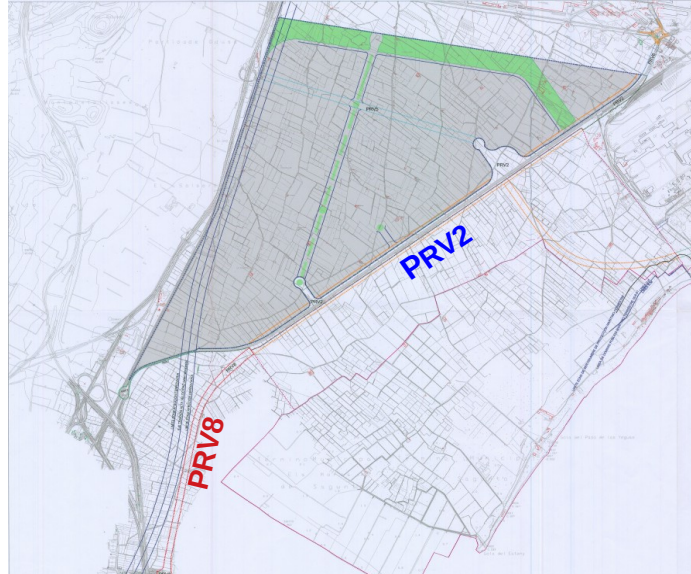


Imagen n.º 10: Detalle Reserva viaria. PRV8.

Fuente: Plano 3.3 Directrices de la Estrategia de Evolución Urbana del Área Parc Sagunt 2. Condiciones de Ordenación. Homologación del Área Parc Sagunt y Plan Parcial Industrial del Sector Parque Empresarial Sagunt 1.



El Ayuntamiento de Puçol, en informe recibido en fecha 30 de abril de 2019, se refiere a conexión prevista entre la CV-300-7 y la CV-309 y la afección por el aumento del tráfico de vehículos pesados por el casco urbano. A este respecto indica la necesidad de analizar la demanda que se generará en la movilidad para poder determinar las capacidades y alternativas viarias más adecuadas.

El Área de Carreteras e Infraestructuras de la Diputación de València informa, en escrito recibido en fecha 9 de abril de 2019, que en la documentación de la consulta previa a la que se sometió el Decreto para la Actualización del Catálogo de Carreteras de la Comunitat Valenciana ya establece la futura competencia autonómica sobre la carretera CV-309. Por ello *“se informa favorablemente el proyecto presentado condicionado a la asunción real de las competencias de conservación y explotación de la carretera por parte de la Conselleria de Obras Pùblicas y Vertebración del Territorio”*.

#### **B.- Ferrocarril**

El DIE y borrador del Plan Especial se acompaña del Estudio Previo Accesos Ferroviarios que contempla como solución a proponer la Alternativa 6.

El informe de la Autoridad Portuaria de Valencia, recibido en fecha 22 de marzo de 2019, en materia de accesos ferroviarios, pone de relieve la necesidad de evitar cizallamientos en la zona de vías de la instalación técnica de apoyo al Puerto de Sagunt, considerar la ejecución del Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunt, proyectado por ADIF. Cabe indicar que por Resolución de 30 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acceso Ferroviario al puerto de Sagunto.

Por el Ayuntamiento de Puçol, en informe recibido en fecha 30 de abril de 2019, se incide en la necesidad de analizar los efectos negativos, principalmente contaminación acústica y riesgo de accidentes, derivados de la intensificación del tráfico ferroviario por las infraestructuras actuales ya que atraviesan por el interior del casco urbano de Puçol.

El Ayuntamiento de Sagunt, en el informe recibido en fecha 5 de abril de 2019 (y posteriormente en fecha 19 de abril de 2019), pone de manifiesto su preocupación por la afección de la mencionada solución 6 de accesos ferroviarios con el cruce con la CV-309 puesto que puede limitar la capacidad y funcionalidad de dicha red viaria como eje fundamental entre el núcleo urbano del Puerto de Sagunto y València.

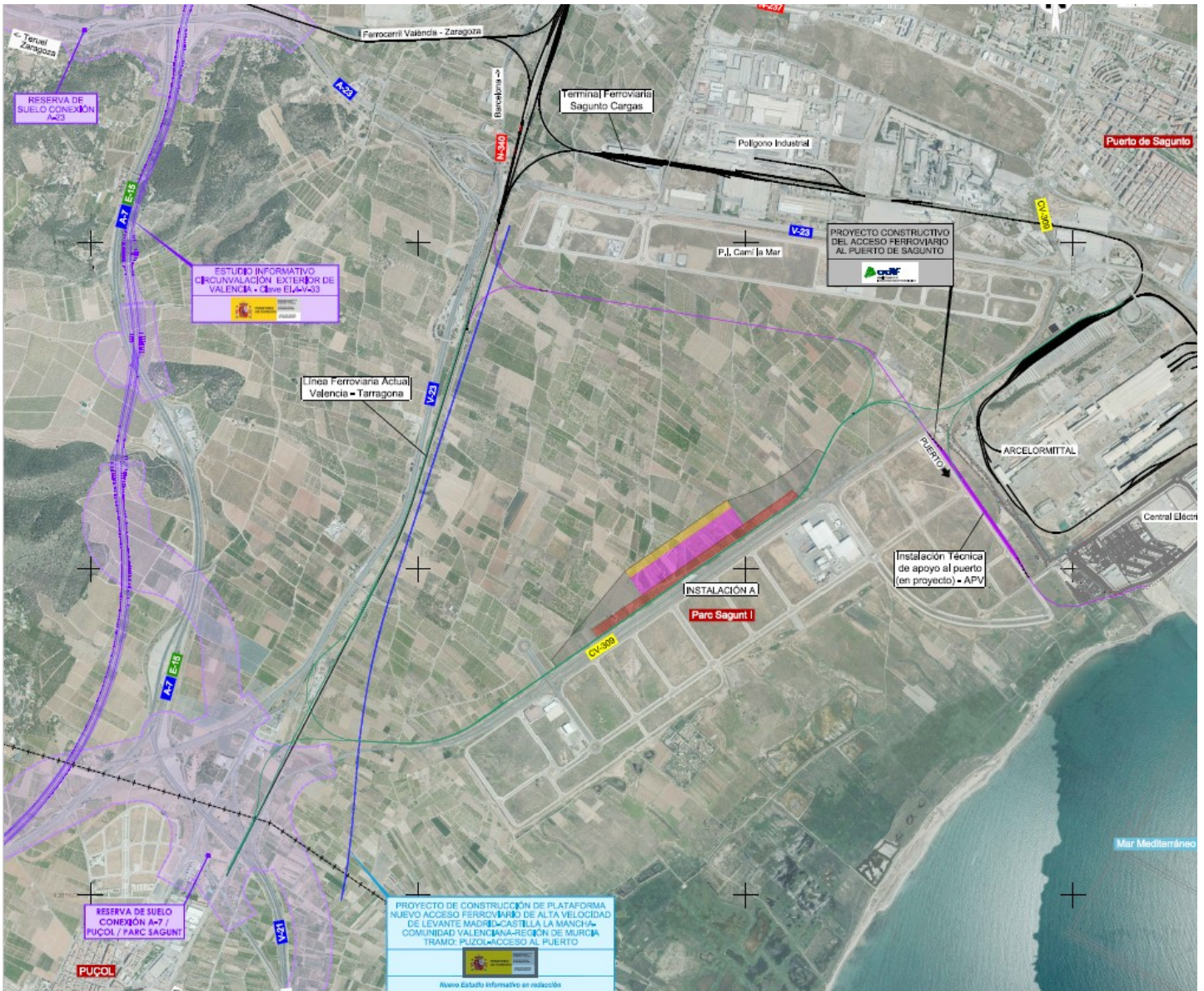


Imagen n.º 11: Solución 6 – Accesos Ferrocarri.  
Fuente: Estudio Previo Accesos Ferroviarios.

La Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, en su informe recibido en fecha 16 de abril de 2019, en relación con la documentación aportada, indica que:

- Se han considerado convenientemente los estudios de planificación ferroviaria del entorno: acceso al Puerto de Sagunto, línea de alta velocidad València-Castelló y actuaciones sobre la línea València-Tarragona.



- Es preciso tener en cuenta que la línea de alta velocidad (LAV) València-Castelló está siendo objeto de un nuevo estudio informativo que se encuentra actualmente en redacción. Asimismo, debido a la planificación prevista para el Corredor Mediterráneo, actualmente se prevé complementar el acceso al Puerto de Sagunto con un salto de carnero que permita el encaminamiento de circulaciones directas entre la línea Sagunto-Teruel y el Puerto de Sagunto y viceversa.
- Sobre el acceso ferroviario propuesto al Área Logística, es adecuado que el mismo no se considere integrante de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

### **C.- Infraestructuras energéticas**

Al norte del ámbito del Plan Especial discurren diversas líneas eléctricas de alta tensión que deben ser consideradas para la nueva demanda que generará el sector. El borrador del Plan Especial reserva una zona verde que se dispone a modo de corredor en el que podrán localizarse elementos dotacionales de infraestructuras, entre otras, las eléctricas; dando así cumplimiento a lo que establecí la Homologación del Área Parc Sagunt y Plan Parcial Parc empresarial Sagunt 1 (que se aprobó el 26 de marzo de 2003).

Indica el DIE que también discurre en el ámbito del Plan Especial el gasoducto Valencia-Barcelona-Vascongadas.

### **D.16. URBANISMO**

El Servicio Territorial de Urbanismo València emite informe, de fecha 28 de octubre de 2019, en el que, en cuanto al análisis de los efectos significativos sobre el medio ambiente en el ámbito de las competencias urbanísticas de este Servicio, se informa que de la propuesta **se podrían derivar efectos significativos en materia de la ordenación estructural**.

Sin perjuicio de la solución definitivamente adoptada para la central intermodal, en el informe se indica que deberán tenerse en cuenta, en fases posteriores a la tramitación del documento, lo siguiente:

- Documentación a aportar. Deberá ajustarse al contenido de los artículos 42 y 43 y anexos IV, V, VI, XII, XIII de la LOTUP. Se indican, también, los documentar a aportar: catálogo de protecciones, estudio viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica; estudio de mercado para definir el cálculo del aprovechamiento tipo según lo previsto en el art. 74 de la LOTUP y fijación de indicadores del seguimiento de ejecución.
- Las determinaciones que integran la ordenación estructural deberán adecuarse al contenido del artículo 21 y siguientes la LOTUP, diferenciando las determinaciones de la ordenación pormenorizada, de conformidad con el artículo 35 y ss de la LOTUP.
- El suelo a reclasificar se ajustará a la clasificación de suelo urbanizable y no a urbano como establece el documento, puesto que se trata de una zona de nuevo desarrollo, todo ello de conformidad con el artículo 28, en relación con el artículo 25, de la LOTUP.
- Se deberán cumplir los estándares funcionales y de calidad (urbana y arquitectónica) de las dotacionales públicas previstos en el apartado III del Anexo IV de la LOTUP.

- En relación con la ordenación urbana, entre otras consideraciones, se indica que se deberá incorporar desde el inicio la perspectiva de género como concepto transversal en la planificación urbana, para la concreción del diseño, definición y ejecución del planeamiento urbanístico, de conformidad con los artículos 7.2, 13 y 21 y el Anexo XII “Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género” de la LOTUP. El diseño urbano debe incidir en las dimensiones de la escala humana; valorando la posible ubicación de las zonas verdes ajardinadas en los itinerarios peatonales dentro del sector en relación con el resto de dotaciones y equipamientos.
- Se deberá contemplar al menos un centro de transferencia de residuos, peligrosos y no peligrosos, con capacidad suficiente para dar servicio a los residuos que sean producidos en las industrias del polígono, de conformidad con lo previsto en artículo 23 del Decreto 81/2013, de 21 de junio, del Consell, de aprobación definitiva del Plan Integral de Residuos de la Comunitat Valenciana (PIRCV).
- Se deberá tener en cuenta el Decreto 74/2016 por el que se aprueba el Reglamento que determina la referenciación cartográfica y los formatos de presentación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial de la Comunitat Valenciana.

#### **D.17. PATRIMONIO CULTURAL VALENCIANO**

En el DIE se hace mención a los trabajos y estudios realizados hasta la fecha en materia de afección al patrimonio cultural en el ámbito territorial del Plan Especial y que, básicamente, comprenden diversos informes arqueológicos, que ponen de manifiesto la existencia de yacimientos arqueológicos en el interior de la zona afectada por el Plan Especial, y el Catálogo del PGOU de Sagunt.

El DIE se acompaña de la siguiente documentación:

- Fichas de los yacimientos arqueológicos presentes en el Área Logística.
- Plano: El plano número 9 recoge el resultado de la prospección arqueológica realizada por Ignacio Hortelano en febrero de 2002. El plano número 10 recoge las Áreas de Vigilancia Arqueológicas afectadas por el Plan Especial (del Servicio de Arqueología del Ayuntamiento de Sagunt).
- Normas: Se propone en el DIE la elaboración de unas normas protectoras que deberán ser consensuadas con la Dirección Territorial de Patrimonio y con el Ayuntamiento de Sagunt. En el DIE se recogen las “Normas de Protección de los Bienes y Espacios Catalogados” del documento “Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del término municipal de Sagunto: Patrimonio Arqueológico, Industrial y Etnológico, 2007”.

El Plan Especial contará con un Catálogo de Protecciones de acuerdo con lo especificado en el art. 42 de la LOTUP.



## **D.18. CAMBIO CLIMÁTICO**

En fecha 17 de abril de 2019 se recibe informe del Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera en materia de afección a la calidad ambiental y al cambio climático que pudiera derivarse del borrador del Plan Especial Área Logística de Sagunt.

En primer lugar, el informe relaciona las medidas de mitigación y adaptación en materia de urbanismo, ordenación territorial y medioambiental que recoge la revisión de la Estrategia Valencia por el Cambio Climático. Estas medidas van dirigidas, fundamentalmente, a realizar una correcta ordenación del suelo no urbanizable, garantizar la preservación de los valores bióticos así como la conectividad ecológica, evitar la ocupación de suelo en zonas de riesgo de inundación y proponer medidas para su prevención, promover la reutilización de suelo, disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero, promover una movilidad más sostenible y reducir la vulnerabilidad del municipio a los impactos del cambio climático.

Entre dichas medidas caben destacar:

- Promover el cálculo de la huella de carbono y la compensación de la huella de carbono para aquellas actividades económicas generadoras de una elevada movilidad (más de 5.000 viajes al día).
- Realizar un estudio y valoración del Plan Especial desde el punto de vista del cambio climático.
- Fomentar los proyectos de regeneración de áreas desforestadas mediante proyectos de compensación de la huella de carbono.
- Fomentar la ocupación racional y sostenible del suelo por medio de la ordenación territorial, procurando la ocupación compacta, potenciando la biodiversidad y revalorizando el patrimonio edificado.
- Medidas encaminadas a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte: reducción de la movilidad, mejora del reparto modal, actuaciones sobre vehículos.
- Medidas de mitigación en materia de sumideros: incorporar en los criterios de diseño de las diversas actuaciones sobre el territorio la vegetación existente o compensación de ésta.

En segundo lugar, el informe indica que no se ha realizado un análisis de la situación actual de la contaminación atmosférica de la zona.

El municipio de Sagunt se incluye en la zona ES1005. Palancia-Javalambre (área costera) en la que los datos del balance de la evaluación de la calidad del aire realizada por la Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental muestran registros con superaciones de los valores normativos establecidos en el RD 102/2001 del valor de ozono para el periodo 2013-2017. Durante el año 2018, se han producido superaciones de los umbrales de información y alerta a la población en el Puerto de Sagunt.

Los precursores del ozono troposférico son fundamentalmente los óxidos de nitrógeno (Nox) y los compuestos orgánicos volátiles (COV). Indica el informe que, en relación a los óxidos de nitrógeno, el incremento del tráfico en la zona, tanto marítimo como terrestre contribuirá a un aumento de este contaminante atmosférico. .

Concluye el informe que el Plan Especial puede contribuir a la degradación del medio ambiente y al calentamiento global. El sector del transporte y la movilidad en la zona de estudio serán unos de los principales responsables de gran parte de la emisión de gases de efecto invernadero y contaminantes. Las áreas agrícolas son grandes sumideros de dióxido de carbono. Conservar y mantener dichos espacios en condiciones óptimas permite una mejor defensa frente a los procesos generados por el cambio climático.

Al respecto de la alternativa 1 escogida, el informe indica:

- El Plan Especial deberá justificar de manera clara y detallada los motivos de la elección de la alternativa que no resulta ser la más favorable ambientalmente.
- El Plan Especial ha de incluir:
  - Un estudio del impacto del sellado del suelo y el cambio climático y los efectos sinérgicos con medidas que reduzcan el impacto general sobre el cambio climático y contribuyan a su adaptación.
  - Un estudio de movilidad que incluya actuaciones no solamente para conseguir modelos de desplazamiento más sostenibles que proporcionen a la ciudadanía alternativas al vehículo privado sino que también incorpore actuaciones más sostenibles relacionadas con el tráfico de vehículos pesados.
  - La elaboración de un proyecto de reducción y/o compensación de emisiones en el que se incluya la estimación de la huella de carbono y el estudio del tráfico generado, así como un estudio de la carga de contaminantes generados por la actividad del centro logístico y su afección a la calidad del aire de la zona.

#### **E. RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELEVANTES**

El Plan Especial del Área Logística de Sagunt deberá considerar y justificar cómo se incardina la propuesta de planeamiento con los distintos planes y programas de ámbito supramunicipal que inciden sobre este ámbito, entre otros, los siguientes:

##### ➤ **Estrategia territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)**

El Decreto 1/2011 entró en vigor el 20 de enero de 2011 y le resulta de aplicación a este Plan. Establece 25 objetivos y principios directores que tienen carácter vinculante.

En fecha 8 de julio de 2019 se recibe informe del Servicio de Ordenación del Territorio que, en materia de crecimiento de suelo para actividades económicas, indica lo siguiente:

- El índice máximo de crecimiento establecido en la ETCV para actividades económicas en el municipio de Sagunt es de 3.809.094 m<sup>2</sup>.

- Este límite máximo puede ser superado al situarse en una zona calificada por la ETCV como de ámbito estratégico, en concreto como un nodo de actividad de conformidad con las directrices 104 y 111 de la ETCV.
- Es posible flexibilizar el índice máximo de crecimiento para actividades económicas. El incremento del índice máximo establecido en la ETCV para suelo destinado a actividades económicas en el municipio de Sagunt habrá de computar dentro del crecimiento global del ámbito del PATEVAL para este tipo de suelo tal como se establece en el Documento de alcance emitido por el órgano ambiental en fecha 27 de julio de 2017.
- Este carácter estratégico ha sido confirmado en el documento emitido por el departamento de la Generalitat competente, en concreto en el Estudio del sector logístico de la Comunitat Valenciana, donde aparece reconocido como un ámbito preferente.

El Servicio de Ordenación del Territorio indica que, sin perjuicio de que se trate de un ámbito estratégico, la versión preliminar habrá de analizar el suelo vacante para actividades económica en el municipio y justificar la necesidad de ocupación del suelo propuesto. No obstante lo anterior, el carácter estratégico de la actuación no necesita justificación dado que está definido en la ETCV.

La ETCV determina la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana. En el ámbito regional y, para la zona de actuación del Plan Especial, se determina la necesidad de una conexión biológica y funcional que conecte los ecosistemas litorales y los de interior; en concreto el Corredor terrestre Huerta-Marjal dels Moros-Serra Calderona-Río Palancia.

➤ **Plan de acción territorial contra el riesgo de inundación de la Comunitat Valenciana (PATRICOVA)**

Las consideraciones respecto al planeamiento propuesto se han puesto de manifiesto a través del correspondiente informe emitido por la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje, de fecha 28 de octubre de 2019, ya comentado en el apartado D.7.

➤ **Plan integral de residuos de la Comunitat Valenciana**

El planeamiento debe atender los requisitos exigidos por el Plan Integral de Residuos de la Comunitat Valenciana (PIRCV), aprobado por DECRETO 81/2013, de 21 de junio, del Consell.

➤ **Estrategia valenciana ante el cambio climático (EVCC)**

La EVCC fue aprobada el 22 de febrero de 2013 por el Consell de la Generalitat para el período 2013-2020. El Plan Especial debe atender las consideraciones realizadas por el Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera en su informe recibido en fecha 17 de abril de 2019 y puesto de relieve en el apartado D. 17. Debe considerarse, además, que la EVCC 2013-2020 se encuentra en revisión con la nueva Estrategia Valencia de Energía y Cambio Climático 2030, pendiente de aprobación, en la que se pretende profundidad en aspectos energéticos. Es en este nuevo documento donde se establecen nuevas medidas de mitigación y adaptación en materia de urbanismo, ordenación territorial y medioambiental.

➤ **Planificación hidrológica**

El planeamiento urbanístico debe ser compatible con el planeamiento hidrológico, por lo que la propuesta del Plan Especial debe ajustarse a los límites del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Júcar aprobado por Real Decreto 595/2014, de 11 de julio.

➤ **Plan especial frente al riesgo sísmico de la Comunitat Valenciana**

Mediante Decreto 44/2011, de 29 de abril, del Consell, se aprueba el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico en la Comunitat Valenciana, según el cual Sagunt no tiene la obligación de elaborar un Plan de Actuación Municipal frente a este riesgo, si bien se recomienda que el Ayuntamiento elabore dicho plan.

➤ **Plan especial ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril**

Según establece el DECRETO 49/2011, de 6 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan Especial ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, el ámbito del Plan Especial se encuentra afectado por nivel alto de este riesgo, dado que la V-23 está considerada como una de las vías de circulación preferentes de estas.

➤ **Zonas Especiales de Conservación (ZEC) – LIC – ZEPA Marjal dels Moros**

Mediante Decreto 127/2014, de 31 de julio, del Consell, se declaran como zonas especiales de conservación (ZEC) los lugares de importancia comunitaria (LIC) Lavajos de Sincarcas, Marjal de Nules y Marjal dels Moros, y se aprueban las normas de gestión para dichos LIC y para la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Marjal dels Moros (DOGV núm. 7586 de 5/08/2015).

El Plan Especial considerará aquellas medidas que se estimen convenientes para minimizar la afección sobre los espacios ZEC-LIC y ZEPA Marjal dels Moros y compatibilizar los usos y actividades previstas en el área logística con los valores ambientales de los espacios RN 2000 mencionados.

➤ **Plan Acción Territorial Metropolitano de València (PATEVAL)**

Por Resolución de 1 de julio de 2016, de la Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, por la que se inicia el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia. Se realizará consulta a la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje para recoger las consideraciones que puedan realizarse al respecto de la incidencia del PATEVAL sobre el Plan Especial del Área Logística de Sagunt.

➤ **Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL)**

El PATIVEL, aprobado por Decreto 58/2018, de 4 de mayo, del consell, define en el artículo 3 los ámbitos territoriales en que se agrupan los suelos en situación básica de suelo rural e incluye dentro del ámbito de conexión los suelos situados en la franja entre los 1.000 metros y los 2.000 metros medidos en proyección horizontal, hacia tierra adentro, desde el límite interior de la ribera del mar. En este ámbito habrá que analizar, ordenar y garantizar la conectividad ecológica y funcional del espacio litoral con el resto del territorio.



Tal como recoge el informe del Servicio de Ordenación del Territorio, recibido en fecha 30 de abril de 2019, una porción del ámbito del Plan Especial se sitúa en la franja de los 2.000 metros, dentro del ámbito de conexión. El plano de ordenación del ámbito del Plan Especial no grafía corredores ecológicos y/o funcionales. No obstante, concluye el informe del Servicio de Ordenación del Territorio que el Plan Especial del Área Logística de Sagunt resulta compatible con el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana.

➤ **Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de València (PmoMe)**

Se encuentra en tramitación el Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de València (PmoMe), quedando el término de Sagunt en el ámbito de dicho plan de movilidad.

La implantación del Área Logística de Sagunt generará un incremento del tráfico tanto viario como ferroviario, ambos ligados a las actividades a desarrollar en dicho ámbito.

El Plan Especial ha de analizar la incidencia del incremento de tráfico viario que se generará sobre las infraestructuras viarias existentes, entre otros aspectos, considerará la relación e incidencia del sector logístico propuesto con el Puerto de València y las infraestructuras afectadas.

➤ **Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València**

El Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València fue aprobado por Decreto 219/2018, de 30 de noviembre, del Consell.

El Plan Especial analizará los efectos inducidos sobre el PAT de la Huerta de València por la generación de nuevos accesos y la incidencia del incremento de tráfico en las infraestructuras de conexión con el puerto de València.

➤ **Planes Generales de los municipios colindantes**

Debe considerarse no solo la concordancia de los modelos territoriales de los municipios colindantes sino las posibles incompatibilidades de los mismos.

**F. AMPLITUD, NIVEL DE DETALLE Y GRADO DE ESPECIFICACIÓN DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO**

El contenido mínimo del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (EATE) será el establecido en el artículo 52 y el Anexo VII de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

El EATE para la evaluación ambiental del Plan Especial del Área Logística de Sagunt que se acomete deberá realizar, en primer lugar, un diagnóstico de la situación actual (alternativa 0), con tres escalas de referencia por los efectos inducidos, la supramunicipal, la municipal y la del propio ámbito del plan, todo ello con el fin de conocer las características y funcionamiento del ámbito del Plan, problemas que le afectan y potencialidades de las que dispone, con un nivel de detalle tal que permita determinar qué aspectos del planeamiento vigente siguen teniendo vigencia y cuáles no, en orden a compatibilizar la actividad logística del Área del Parc Sagunt (considerada en global, Parc Sagunt I y II) con el ordenamiento territorial y ambiental. Este paso previo se considera imprescindible para el diseño de un modelo territorial con decisiones acertadas sobre el territorio ordenado. Una vez realizado el diagnóstico, se procederá a efectuar el pronóstico, es decir, la definición de posibles escenarios considerando las variables demográficas, económicas, infraestructurales así como la afección ponderada sobre el cambio climático (propuesta de alternativas) correspondiendo al EATE el pronóstico en cada uno de los escenarios posibles (análisis de alternativas) de las tendencias de los problemas detectados (mejora o agravamiento) y/o de nuevos problemas previsibles (impactos producidos en las diferentes alternativas). Las alternativas que recoja y analice el EATE deberán ser técnica y ambientalmente viables.

El EATE recogerá el estudio de alternativas para la ubicación del Área Logística, considerando, entre otras, la alternativa que se recoge en el presente borrador del Plan Especial y justificando la elección de la alternativa definitiva. Teniendo en cuenta el resultado del pronóstico se adoptará el escenario de futuro más sostenible (económico, social y ambiental) y se formularán las determinaciones para alcanzar dicho escenario.

El EATE presentará las medidas preventivas, compensatorias y/o correctoras que garanticen la minimización de los impactos que se deriven de la propuesta del Plan Especial.

El EATE, incluirá un **apartado específico** en el que se indicará cómo se han tenido en consideración o cómo se han incorporado en el planeamiento las medidas derivadas de las afecciones sectoriales y planificaciones supramunicipales que han sido propuestas por los organismos competentes en los correspondientes informes emitidos en respuesta a la consulta realizada sobre el documento inicial estratégico.

### **F.1. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO NATURAL**

El término de Sagunt, con una población de 65.669 habitantes en 2018 (INE), cuenta con una superficie de 13.236 hectáreas, siendo el municipio más extenso de la comarca del Camp de Morvedre, al noreste de la provincia de Valencia, distando 25 kilómetros de la capital de provincia València.

El planeamiento vigente de Sagunt (PG 1992) prevé el desarrollo industrial al sur del núcleo de Puerto de Sagunto, ligado a las actividades portuarias, mediante dos ámbitos con una superficie aproximada de 909,6 hectáreas (6,87% del término municipal):

- El suelo urbanizable industrial del Parc Empresarial Sagunt I, con una superficie aproximada de 303,4 hectáreas, que se encuentra desarrollado y parcialmente consolidado.

- La reserva de suelo no urbanizable común con destino industrial del Plan Especial de Delimitación de Terrenos para la constitución de Patrimonio Público de Suelo (Sagunto II), del cual se propone una superficie de 606,2 hectáreas para su inclusión en el ámbito del Plan Especial del Área Logística de Sagunt objeto del presente documento de alcance.
- Se contempla en el planeamiento una reserva viaria PRV8 para la conexión del área logística de Parc Sagunt a través de la CV-309 con la V-21 y su relación con el área metropolitana de València y la reseva viaria PRV2 para desdoblamiento de la CV-309 al norte y su conexión con la V-23.

El ámbito del Plan Especial, al igual que el del Parc Sagunt 1, se localiza sobre terreno aluvial costero que históricamente conformaba una zona de marjal que ha ido desecándose para su utilización agrícola en forma de cultivos de arroz y posteriormente de cítricos. Con el desarrollo industrial de los Altos Hornos se fragmenta dicho espacio y, tras el cierre de los Altos Hornos (año 1983), se consolida como espacio industrial ligado, en gran medida, a la actividad del Puerto de Sagunt.

Con todo ello, el ámbito de marjal se reduce a la delimitación que contempla la Zona Húmeda de “la Marjal dels Moros”, ámbito declarado ZEC-LIC y ZEPA, que queda confinada por el desarrollo urbanístico del Parc Sagunt 1 y las infraestructuras de transporte viario y ferroviario que confluyen en este ámbito.

El diagnóstico ambiental que recoge el DIE del Plan Especial se limita a la descripción de características ambientales relacionadas con la geología, climatología, hidrología, hábitat, vegetación y fauna, así como la descripción del paisaje agrícola que es el predominante en dicho ámbito concreto y la consideración de los trabajos arqueológicos realizados en la zona.

El DIE, cuando describe la hidrología subterránea, pone de relieve los fenómenos de intrusión marina; la escasa importancia de las especies vegetales y fauna presente en el ámbito (de uso predominantemente agrícola) y el deterioro del paisaje como consecuencia del abandono de las parcelas de cultivo y la presencia de infraestructuras energéticas, zonas puntuales de acopios de áridos y tierras y vertederos “espontáneos”.

## **F.2. VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS**

El Documento Inicial Estratégico describe las características físicas y el estado actual del medio ambiente, poniendo como criterio previo para el establecimiento de esta propuesta urbanística la consideración de la infraestructura verde.

Indica el DIE que en el ámbito del Plan Especial no se dispone de elementos que integren la infraestructura verde a nivel regional. No entra el DIE a valorar y/o cuantificar la función ecológica de este ámbito sobre el mantenimiento del marjal y del ciclo hidrológico relacionado con este ecosistema litoral, ni el papel de dichos terrenos en la lucha contra el cambio climático.

El DIE parte de la consideración de que los terrenos en los que ha de implantarse la actividad logística son los suelos no urbanizables comunes recogidos en el Plan Especial de Delimitación de Terrenos para la constitución de Patrimonio Público de Suelo (Sagunto II) para uso industrial, en los polígonos 40, 74, 78, 79, 80, 91, 92, 94, 95, 96, 97 y 98 del término municipal de Sagunt, aprobado por Resolución de 5 de junio de 2002, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, el cual no fue sometido a evaluación ambiental.

No se realiza un análisis de alternativas para la ubicación del sector logístico. Las alternativas que plantea se limitan a ubicar la estación intermodal de ferrocarril en los distintos lados del triángulo que delimitan el área logística prevista para Parc Sagunt II, aspecto éste que, desde la perspectiva ambiental, no resulta relevante puesto que incide en la ordenación pormenorizada de este sector logístico que vendrá condicionada por la funcionalidad que ha de prestar la estación de ferrocarril con las actividades logísticas y la intermodalidad con los modos de transporte presentes en este ámbito (carretera, portuario, ferroviario).

#### **F.2.1. Alternativa 0**

Se corresponde con el mantenimiento del modelo territorial establecido en el Plan General de Sagunt (PG 1992), es decir, manteniendo el suelo clasificado como no urbanizable.

Se descarta esta alternativa puesto que no da solución a la creciente demanda de suelo logístico derivado, entre otros aspectos, de la fidelización de tráficos portuarios gestionados por la Autoridad Portuaria de València y de las propuestas de mejoras de accesos al puerto de Sagunto.

#### **F.2.2. Alternativa 1 – Opción elegida en el borrador del Plan Especial**

Esta alternativa es la que se presenta como propuesta al planeamiento vigente.

Teniendo en cuenta las pretensiones de la propuesta de planeamiento, así como las consultas realizadas, caben las siguientes consideraciones a recoger en la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (EATE):

##### **F.2.2.1. En relación con el estudio de alternativas**

El EATE ha de contener un estudio de alternativas viables en otras localizaciones también estratégicas que contemple la ETCV que justifiquen la adopción del ámbito territorial para la implantación del sector logístico e industrial.

Dicha justificación ha de considerar tanto los aspectos ambientales (características del ámbito que lo distinguen o no de otros, efectos previsibles de la actuación y valoración de impactos que pudieran generarse) como los factores de carácter estratégico, económico y otros que pudieran incidir en la idoneidad de las distintas propuestas de emplazamiento.



De manera concreta y específica, el estudio de alternativas ha de justificar la magnitud superficial necesaria del área logística pretendida en función de la demanda de este tipo de suelo y de las previsiones de incremento del tráfico de mercancías (marítimo, viario y ferroviario) que requieran de suelo logístico. En ese sentido, prestará especial atención a las relaciones del área logística de Sagunt con el Puerto de València ya que si ésta existe deberá justificarse la necesidad de la conexión norte con el puerto de València y analizarse la incidencia de dicho acceso sobre la Huerta de València.

En cualquier caso, habrá de justificarse la magnitud del sector ya que la propuesta del borrador que se presenta (con una superficie afectada de 6.602.340 m<sup>2</sup>) casi duplica la superficie que la ETCV establece para las actividades económicas en el término municipal de Sagunt (crecimiento máximo de 3.809.094 m<sup>2</sup>).

#### **F.2.2.2. En relación con las afecciones ambientales**

La magnitud superficial de la propuesta del Plan Especial constituye uno de los factores primordiales que determinan la afección de la actuación sobre el medio ambiente y, en particular, con la supervivencia y mantenimiento del ecosistema litoral de “la Marjal dels Moros”. Por otra parte, la actividad prevista sustituye un área extensa de campos de cultivo por actividades logísticas que supondrá un incremento de la movilidad, sobretodo de mercancías, por lo que deberá valorarse la incidencia de dicho sector sobre el cambio climático.

Los aspectos que deberán analizarse en el EATE comprenderán, entre otros, los siguientes:

##### ➤ **Afección hidrológica**

La extensión superficial de suelo sellado que se propone supondrá una merma en el volumen de agua superficial que percola hacia las masas subterráneas y que contribuyen al sostenimiento de las lagunas de “la Marjal dels Moros” y, por tanto, de los ecosistemas acuáticos ligados, así como a la defensa frente a fenómenos de intrusión marina.

También debe considerarse el volumen de aguas superficiales que se recogerán en el sector, determinándose la calidad de dichas aguas, los sistemas de recogida, tratamientos necesarios previos a su vertido, instalaciones para minimización de riesgo de inundación y posibilidad de reutilización de dichas aguas. Entre otros aspectos deberá considerarse la adecuada permeabilidad transversal de las distintas infraestructuras de transporte existentes y/o previstas desarrollar en este ámbito.

Estos aspectos deben analizarse en el EATE considerando los efectos acumulativos y sinérgicos de la propuesta de Parc Sagunt II y de Parc Sagunt I (ya desarrollado), proponiéndose medidas para mitigar la reducción de la infiltración y el adecuado retorno de las aguas superficiales, atendiendo así a las consideraciones realizadas por el Servicio Territorial de Medio Ambiente en su escrito recibido en fecha 26 de julio de 2019. Este estudio ha de considerar la afección que pueda suponer el Área Logística Parc Sagunt (I y II) sobre el ciclo del agua y su incidencia sobre la función ecológica en el mantenimiento de la zona de marjal y, en particular, de la zona húmeda protegida “Marjal dels Moros”.

### ➤ **Afección a la movilidad**

La actividad logística prevista en el sector generará un incremento del tráfico ferroviario, viario y, en su caso, marítimo, que deberán estimarse en el EATE a través del correspondiente Estudio de Movilidad.

Del estudio de movilidad se determinará la necesidad de mejora o construcción de las infraestructuras correspondientes, que deberán contar con el visto bueno del órgano competente, pero, además, servirá para determinar la afección acústica, la incidencia sobre el cambio climático y para establecer los criterios de movilidad sostenible a considerar en la propuesta del Plan Especial (modos no motorizados, eficiencia energética, intermodalidad, seguridad, aparcamiento, descarbonización del transporte, etc).

Al respecto, deberán analizarse, en su caso, las actuaciones de conexión del Área Logística con la V-23, al norte, y con la V-21 al sur, y la incidencia del incremento de tráfico viario sobre la Huerta de València.

Las infraestructuras que se propongan para el acceso al ámbito logístico deberán garantizar la permeabilidad transversal de las escorrentías superficiales (la afección de terraplenes y/o desmontes necesarios deberá considerarse en el estudio hidrológico e hidráulico) y de las infraestructuras destinadas a los modos no motorizados. En particular, los enlaces que se vean necesarios con las infraestructuras existentes o previstas (viarias y ferroviarias) deberán garantizar la conectividad del corredor terrestre Huerta-Marjal dels Moros-Serra Calderona-Río Palancia; justificándose las medidas adoptadas a tal fin.

### ➤ **Incidencia en el cambio climático**

El EATE ha de atender las consideraciones realizadas por el Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera en materia de afección a la calidad ambiental y al cambio climático; ligando estos aspectos con el anteriormente mencionado de afección al ciclo del agua.

En particular, el EATE contendrá el cálculo de la huella de carbono que se deriva de la actuación propuesta, entre otros factores considerará tanto la movilidad generada como el consumo energético (transporte viario, ferroviario, marítimo; actividad logística, industrial, terciaria); y se establecerán las medidas tendentes a su mitigación y compensación. De igual modo, se establecerán criterios para la consecución de la eficiencia energética en el desarrollo de las actividades logísticas, industriales y terciarias (reducción de consumo, generación de renovables, eficiencia energética en la edificación, alumbrado, etc). A este respecto se tendrá en consideración el Plan de Energía Sostenible de la Comunitat Valenciana 2020 (PESCV2020).

Entre dichos criterios se considerará el compromiso, con carácter voluntario, de los organismos y empresas con intención de implantación en el Área Logística con el objetivo de conseguir una economía baja en carbono y su participación en proyectos para el cálculo de la huella de carbono, su reducción y compensación mediante absorciones de CO<sub>2</sub>.

### ➤ Disponibilidad de recursos hídricos

El EATE ha de justificar tanto la demanda de recurso hídrico que se generará con la actuación propuesta como la disponibilidad y procedencia de los mismos,

La planificación propuesta habrá de ser compatible con la planificación hidrológica del organismo de cuenca de tal modo que la demanda generada sea compatible con el mantenimiento de los valores ambientales y, en concreto, con la gestión de la Zona Húmeda Protegida de “la Marjal dels Moros”. A este respecto, se tendrán en consideración los criterios generales de ordenación de los recursos hídricos en el territorio establecidos en el art. 9 de la LOTUP.

Se atenderán las consideraciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar en su informe, recibido en fecha 20 de septiembre de 2019, siendo que la disponibilidad de recursos hídricos es un factor determinante en la viabilidad de la actividad y su compatibilidad con la planificación hidrológica.

#### **F.2.2.3. En relación con la Infraestructura Verde**

La propuesta del Plan Especial del Área Logística de Sagunt puede suponer un elemento que distorsione la conectividad territorial y biológica entre los elementos de la infraestructura verde de carácter regional próximos a este entorno (Parc Natural de la Serra Calderona, Zona Húmeda “Marjal dels Moros”, espacios de la RN 2000 ZEC-LIC y ZEPA “Marjal dels Moros”) cuya conectividad se produce por el extenso cono aluvial costero.

Si nos atendemos a la alternativa propuesta por el Plan Especial aportado, el extremo sur de dicho ámbito se constituye como una franja adecuada que favorezca la conectividad territorial y biológica entre los mencionados elementos.

El propio ámbito del sector y el intrincado conjunto de nuevas conexiones que se generarán al oeste del ámbito del Plan Especial para la adecuada conexión del sector logístico con las numerosas infraestructuras de transporte (carretera y ferrocarril, preexistentes o previstas) colmatan prácticamente los terrenos rurales que se sitúan entre la Sierra Calderona y los terrenos de la Huerta-Marjal del Moros, lo que viene a agravar la situación actual del papel conector de dichos terrenos. El EATE debe analizar el estado de dicho corredor biológico e incorporar en el Plan Especial las medidas preventivas, protectoras y/o correctoras que garanticen su funcionalidad.

El EATE, teniendo en cuenta, entre otros factores, las infraestructuras viarias y ferroviarias existente y previstas, analizará las posibilidades de conectividad ecológica de los elementos de la infraestructura verde y propondrá aquellos ámbitos del sector que den continuidad a dicha conexión territorial y biológica de la infraestructura verde de carácter regional, establecerá criterios para permeabilizar las diferentes infraestructuras de transporte existentes y previstas y determinará las instalaciones que favorezcan la conectividad.

En ese sentido se deberá revisar la extensión de la delimitación del Plan Especial hasta la misma línea de ampliación del trazado del AVE, reduciendo el ámbito del sector por el oeste, al menos, al nivel de Parc Sagunt I.

El EATE incluirá, también, alternativas de la ordenación pormenorizada que posibiliten el establecimiento de espacios verdes, como el que se propone al norte del sector (colindante con el polígono Camí de la Mar), que permitan la continuidad y conexión entre los elementos de la infraestructura verde a nivel local, garantizando la permeabilidad en las infraestructuras que se vean afectadas. Se aportarán las magnitudes superficiales de los distintos espacios que formen parte de la infraestructura verde a nivel regional y local previstos en el ámbito de actuación.

#### **F.2.2.4. En relación con las infraestructuras**

Incumbe al Plan Especial el análisis, diseño, dimensionamiento de las conexiones e infraestructuras necesarias por lo que deberán acompañarse los estudios complementarios (tráfico, capacidad, movilidad, inundabilidad) que justifiquen dichas infraestructuras, así como el establecimiento de medidas para favorecer una adecuada permeabilidad de las mismas y garantizar la conectividad territorial y biológica del corredor terrestre Huerta-Marjal dels Moros-Serra Calderona-Río Palancia y el establecimiento de criterios para garantizar una movilidad sostenible.

El alcance de dichos estudios abarca tanto a las infraestructuras del transporte como a las energéticas necesarias.

De los anteriores análisis y estudios se derivarán las reservas necesarias de suelo para la implantación de las infraestructuras requeridas que se contemplarán en los respectivos planeamientos de los términos municipales afectados.

El EATE atenderá a las consideraciones realizadas por las administraciones competentes en la materia.

La evaluación ambiental estratégica no exime a los proyectos de infraestructuras de su evaluación de impacto ambiental que se regirá por la legislación estatal y autonómica vigente cuando se encuentren entre los supuestos contemplados en dichas normativas.

#### **F.2.3. Otras consideraciones**

Para la redacción del EATE y la versión preliminar del Plan Especial se tendrán, además, en consideración las siguientes aspectos:

- a) El EATE y la Versión Preliminar del Plan Especial deberá contener un estudio de alternativas ambientalmente viables en el que se justifique la idoneidad del emplazamiento del Área Logística de Sagunt (Parc Sagunt II).
- b) Se tendrá en cuenta a la hora de definir el documento (tanto en el EATE como en la Versión Preliminar del Plan Especial) las indicaciones de los informes de las diferentes administraciones consultadas y las señaladas en cualquiera de los apartados de este Documento de Alcance.



- c) Elaborar e incorporar a la Versión Preliminar del Plan Especial la siguiente documentación:
- c.1 Estudio hidrológico e incidencia en el ciclo hidrológico del agua. Este estudio contemplará las consideraciones realizadas por las diferentes administraciones afectadas.
  - c.2 Estudio de la conectividad territorial y biológica del corredor terrestre Huerta-Marjal dels Moros-Serra Calderona-Río Palancia
  - c.3 Estudio de demandas de recursos hídricos a nivel municipal. Justificación del incremento de demanda de recursos derivada de la actuación propuesta.
  - c.4 Análisis de los efectos inducidos por las infraestructuras derivadas de la adecuada conexión y funcionamiento, tanto en la conexión con el puerto de Sagunt como, y en especial, con la conexión con el puerto de València.
  - c.5 Estudio de Paisaje con el contenido establecido en el Anexo i de la LOTUP y que atienda las consideraciones realizadas por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje en su informe de fecha 28 de octubre de 2019.
  - c.6 Estudio Acústico.
  - c.7 Plan de Movilidad, Estudio de Tráfico y Capacidad de las distintas infraestructuras necesarias y/o afectadas.
  - c.8 Cálculo de la huella de carbono. Medidas de mitigación y compensación.
  - c.9 Estudio de la carga de contaminantes generados por la actividad del centro logístico y su afección a la calidad del aire.
- d) En la documentación del Plan Especial deberá quedar acreditada, por el órgano competente (Confederación Hidrográfica del Júcar), la suficiencia de recursos hídricos para abastecer la demanda potencial prevista por el desarrollo del plan.
- e) Gestión de los residuos generados por la actividad logística, industrial y terciaria
- f) Directrices y objetivos para la coordinación de las actividades en materia de consumo energético (procedencia y capacidad necesaria de recursos y carácter renovable o no de los mismos) y eficiencia energética. Medidas para impulsar las instalaciones de autoconsumo entre las empresas.
- g) Propuesta de Normas Urbanísticas que incluirán, entre otros, los condicionantes establecidos por el informe del Servicio de Ordenación del Territorio, de fecha 28/10/2019, en materia de inundabilidad y, en particular, el condicionar los proyectos de infraestructuras a la presentación de un estudio de inundabilidad de la zona con las soluciones para los drenajes transversales y longitudinales necesarios.
- h) Se presentará un cuadro comparativo de superficie de la clasificación y calificación del suelo (zonificaciones) en cómputo global del Plan Especial del Área Logística de Sagunt (distinguiendo entre Parc Sagunt I y Parc Sagunt II) y la incidencia en el planeamiento del municipio de Sagunt.

Respecto al ámbito propuesto, se aportarán las superficies selladas atendiendo al grado de permeabilidad y a los distintos usos previstos: edificación industrial, oficinas, parques de almacenamiento logístico según tipos de pavimento (permeables, impermeables), talleres, espacios abierto-verdes, etc.

Según lo establecido en el artículo 51.6 de la LOTUP, el presente documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico caducará si transcurridos dos años desde su notificación al órgano promotor, este no hubiere remitido al órgano ambiental y territorial la documentación referida en el artículo 54 de la LOTUP. Este plazo podrá prorrogarse justificadamente por otros dos años más.

### **G. TRÁMITES SIGUIENTES A SEGUIR EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

1) Teniendo en cuenta el presente Documento de Alcance se elaborará el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (EATE) y la Versión Preliminar del Plan Especial.

2) La Versión Preliminar del Plan Especial y el EATE correspondiente, se someterán conjunta y simultáneamente por un periodo mínimo de 45 días hábiles a **participación pública y consultas**:

1. Información pública: Publicar anuncios en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana y en prensa escrita de gran difusión y poner a disposición del público los documentos.
2. Consulta de las administraciones afectadas, al menos las indicadas en el apartado C) y de las personas interesadas, mediante las acciones definidas en el plan de participación pública.

3) Finalizado el plazo de participación pública y consultas se elaborarán, simultáneamente,

1. El documento de participación pública, que sintetizará los resultados del trámite y justificará cómo se toman en consideración en la propuesta del PG.
2. Una propuesta de la documentación técnica del Plan, introduciendo las modificaciones derivadas del trámite de participación pública y consultas.
3. El expediente de evaluación ambiental y territorial estratégica.

4) La documentación a presentar en la D.G. de Medio Natural y de Evaluación Ambiental para la elaboración de la Declaración Ambiental Estratégica estará compuesta por:

EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO que como mínimo contendrá:

1. Certificado de información pública correspondiente a la exposición conjunta del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y de la versión preliminar del Plan Especial.
2. Copia de las consultas realizadas a las administraciones afectadas.
3. Certificado de aprobación provisional del Plan Especial.

4. Copia de los informes recibidos a las consultas efectuadas, sobre el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y la versión preliminar del Plan, a las administraciones afectadas y al público interesado, indicados en el apartado C de este Documento de Alcance.
5. Copia de las alegaciones de carácter ambiental que se hayan presentado durante el plazo de participación pública y consultas establecido.

**DOCUMENTACIÓN TÉCNICA que al menos incluirá:**

1. Expediente de evaluación ambiental y territorial que contendrá (de acuerdo con el art. 54.2 de la Ley 5/2014, de 25 de julio) los siguientes apartados:
  1. El Estudio Ambiental y Territorial Estratégico elaborado teniendo en cuenta el Documento de Alcance emitido por el órgano ambiental.
  2. Los resultados de las consultas, de la información pública y del plan de participación pública.
  3. La descripción de cómo se han integrado en el plan los aspectos ambientales, funcionales y territoriales, y de cómo se han tomado en consideración el documento de alcance, el estudio ambiental y territorial estratégico y el resultado de las consultas e información pública. También se describirá la previsión de los efectos significativos sobre el medio ambiente y el modelo territorial que se derivarán de la aplicación del plan.
  4. La justificación de que se han cumplido las previsiones legales propias del proceso de elaboración y evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan, con las particularidades del plan de participación pública.
  5. El análisis del cumplimiento de los parámetros, determinaciones y documentos exigibles para la formalización del Plan, conforme a la legislación aplicable, proponiendo también medidas de seguimiento.
2. Documento técnico del Plan Especial y demás documentación complementaria (paisaje, acústico, inundabilidad, recursos hídricos, movilidad, catálogo patrimonial...)
3. Plan de Seguimiento (art 56 LOTUP)

La citada documentación será presentada en soporte papel (1 copia) debidamente diligenciada por el Promotor, y en soporte digital con los archivos no protegidos.

La información geográfica disponible de la Comunidad Valenciana así como los vínculos y afecciones territoriales a considerar en el análisis territorial pueden ser consultados en la página web de la Generalitat Valenciana y en el geoportal ([www.idev.gva.es](http://www.idev.gva.es)). En la interpretación y manejo de dicha información se tendrán en cuenta los metadatos de cada capa con especial atención a la escala original de creación de la misma.

Se atenderá al Decreto 74/2016, de 10 de junio, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento por el que se determina la referenciación cartográfica y los formatos de presentación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial de la Comunitat Valenciana, (DOGV nº 7806, de 15-06-2016; corrección errores DOGV nº 7817, de 29-06-2016).

La información cartográfica generada por el Plan (clasificación y calificación del suelo, zonificación, infraestructura verde, red primaria, infraestructuras, etc....) se suministrará georreferenciada de acuerdo con el sistema de referencia ETRS89 (en proyección UTM referida al Huso 30N), de modo que pueda solaparse correctamente a la cartografía publicada por esta Conselleria. A los efectos se admitirán los archivos vectoriales tipo SIG en formato SHP (no en otro formato), adjuntando para cada concepto cartográfico (ordenación estructural, ordenación pormenorizada, zonificación, infraestructura verde, red primaria, etc) los archivos de datos y referencia que son necesarios (al menos, los archivos \*.shp / \*.shx / \*.dbf / \*.prj). Los archivos vectoriales en formato SHP se presentarán documentados, al menos, con los siguientes metadatos:

- fecha y procedimiento de creación
- escala original de la cartografía aportada
- autor o gestor de contacto
- atributos (tabla e datos alfanuméricos)



## **ANEXO I - MODALIDADES DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS, IDENTIFICACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y DEL PÚBLICO INTERESADO**

De conformidad con lo establecido en los artículos 48 e y f de la Ley 5/2014 (LOTUP), y artículos 2 y 23 de la Ley 27/2006, de 18 de julio, en relación con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se considera público interesado a cualquier persona (física o jurídica), así como a sus asociaciones, organizaciones o grupos, constituidos con arreglo a la normativa que les sea de aplicación que, o bien hayan promovido el procedimiento administrativo, como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos, o bien tengan derechos que puedan resultar afectados por la decisión que en el mismo se adopte o aquéllos cuyos intereses legítimos, individuales o colectivos puedan resultar afectados por la resolución y se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva. Además, ostentan la condición de interesados a los efectos del proceso de participación pública en materia de medio ambiente:

A las consultadas en esta fase, a las administraciones afectadas por la aprobación del instrumento de ordenación del territorio, así como, a los distintos departamentos y órganos competentes de las administraciones que determine la normativa sectorial aplicable.

A los organismos y empresas públicas o privadas que gestionen servicios declarados de utilidad pública según la legislación sectorial aplicable cuando pudieran estar afectados por la aprobación del plan o instrumento de ordenación del territorio, como son: EPSAR, IBERDROLA, RENFE, etc.

Asimismo, se reconoce como “público interesado”, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2 de la citada Ley 27/2006, a las personas jurídicas sin ánimo de lucro que cumplan los requisitos establecidos en el art. 23 de esa Ley. En cuanto a la determinación de las administraciones públicas afectadas se estará a lo regulado en el artículo 2.4 de la Ley 27/2006.

Se identifican como Administraciones Públicas afectadas y público interesado, y se consultará: Al inicio del proceso de participación pública y al objeto de garantizar la efectiva participación del público interesado, se puede anunciar la apertura de un periodo de 15 días, durante el cual las personas físicas o jurídicas acrediten cumplir los requisitos para ser consideradas público interesado, y en su caso, serán consultadas.

En cuanto a las modalidades de información y consulta se podrán realizar por medios convencionales, telemáticos o cualquier otro, siempre que se acredite la realización de la consulta y su resultado. La fase de consultas (art. 53 de la LOTUP) de la Versión Preliminar del Plan y del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico implicará la puesta a disposición de los documentos al público y el inicio de la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y al público interesado, por un plazo mínimo de 45 días hábiles para examinarlo y formular observaciones.

## **ANEXO II.- OBJETIVOS Y CRITERIOS AMBIENTALES ESTRATÉGICOS.**

En la evaluación ambiental deberán incluirse los siguientes objetivos ambientales para cuya consecución se deberán adoptar una serie de criterios ambientales estratégicos:

### **Utilización racional del suelo**

**Objetivo:** Los crecimientos urbanísticos deben producirse según los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y menor afección a valores, recursos o riesgos naturales de relevancia presentes en el territorio.

**Criterios:** El planeamiento deberá, como mínimo, considerar los siguientes aspectos:

- La planificación establecerá el resultado de los suelos clasificados en el término municipal de Sagunto que se deriven del Plan Especial.
- El suelo destinado a actividades económicas en el municipio de Sagunto computará dentro del crecimiento global del ámbito del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL).

El EATE al respecto, y entre otros, realizará lo siguiente:

- Determinará la capacidad de acogida del ámbito propuesto tras un detallado estudio de los valores, usos, recursos y riesgos existentes en el término municipal.
- Datos sobre las superficies y porcentaje de suelo destinados a las distintas actividades y usos (ordenación pormenorizada).
- Datos de los suelos que irremediablemente habrán de quedar sellados por la edificación y urbanización, así como aquellos otros que, por el tipo de actividad, permitan una mayor permeabilidad al subsuelo.

### **Protección del medio natural**

**Objetivo:** El planeamiento debe integrar la protección, conservación y regeneración del medio natural para garantizar el mantenimiento del equilibrio ecológico, preservando del desarrollo urbano suelos destinados a usos propios de su naturaleza rústica, ya sea por los valores y riqueza que en él residen, ya sea por ser inadecuados de conformidad con los objetivos y criterios establecidos en la legislación sobre ordenación del territorio o en los instrumentos de ordenación del territorio previstos así como en la correspondiente legislación sectorial.

**Criterios:** El planeamiento deberá adoptar como mínimo los siguientes aspectos:

- Los usos y actividades que se asignan a cada zona del territorio deberán estar acordes con la capacidad de acogida del mismo. De esta forma se determinará la vocación de uso de cada zona, asignándose los usos que sean compatibles y bajo qué condiciones, y determinando que zonas estarán protegidas o no.
- Siempre que sea posible, se orientarán los futuros desarrollos hacia zonas que no linden con espacios que presenten valores y riquezas significativos.

- Los usos previstos en el entorno de los suelos de protección deberán ser compatibles con los valores o recursos objeto de protección, de manera que no produzcan efectos significativos sobre los mismos.

El Estudio Ambiental y Territorial Estratégico debe contener al respecto, y entre otros:

- Se recogerán las figuras ambientales de protección (microrreservas, parajes naturales municipales, hábitats prioritarios, vías pecuarias, senderos) existentes en el término municipal, cuya normativa sectorial o propia pueda tener incidencia sobre el ámbito objeto del planeamiento.
- Se determinará cómo influirá el planeamiento propuesto en el ámbito de actuación sobre la zona húmeda próxima, entre otras cuestiones, considerando la capacidad de infiltración de aguas superficiales, calidad de dichas aguas, efecto sobre los fenómenos de intrusión marina, etc. Se determinará qué actuaciones se prevén para evitar, reducir o limitar los efectos negativos sobre dicha zona húmeda.

### **Prevención de riesgos naturales e inducidos**

**Objetivo:** aquellas zonas que presenten algún riesgo natural de relevancia por los efectos de un incendio, riesgos sísmicos, erosión, riesgo de inundación o de accidente grave en que intervengan sustancias peligrosas, deben respetarse y/o protegerse.

**Criterios:** Al respecto el planeamiento deberá adoptar como mínimo a los siguientes aspectos:

- Deberá orientar los futuros desarrollos, siempre que sea posible, a aquellas zonas que no presenten riesgo grave, dejando siempre, fuera del proceso urbanizador las zonas con vulnerabilidad muy alta y riesgo de erosión muy alto.
- Otro de los aspectos a tener en cuenta para la zonificación estructural de las zonas rurales será la existencia de algún tipo de riesgo natural como inducido.
- En lo que al riesgo sísmico se refiere, el planeamiento deberá incluir normativa específica que regule edificaciones, infraestructuras, servicios urbanos y otras construcciones e instalaciones análogas, asumiendo las determinaciones establecidas en el NCSE-02.
- El planeamiento urbanístico deberá orientar los futuros crecimientos hacia zonas no inundables.
- El planeamiento no podrá dar lugar a un incremento significativo del riesgo de inundación en su término municipal o en el de otros municipios potencialmente afectados, a excepción de los supuestos previstos en el artículo 23 de la normativa del PATRICOVA.
- El suelo no urbanizable afectado por peligrosidad de inundación no podrá ser objeto de reclasificación como suelo urbano o suelo urbanizable, excepto en los municipios con elevada peligrosidad de inundación.

- En suelo no urbanizable afectado por peligrosidad de inundación de nivel 2, 3, 4 o 5, o por peligrosidad geomorfológica se prohíben los usos y actividades recogidos en el artículo 18.2 de la normativa del PATRICOVA.
- En las zonas afectadas por peligrosidad geomorfológica, se podrá formular una consulta a la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio sobre la necesidad de realizar un estudio de inundabilidad. En estos supuestos, los estudios de inundabilidad se adaptarán, en cuanto a su contenido y documentación, a la problemática concreta de la zona analizada.

Con el objeto de prevenir riesgos ambientales e inducidos, en el EATE se deberá:

- Identificar y recoger todas las zonas del ámbito de ordenación del plan que presenten algún tipo riesgo, detallando las causas y estableciendo sobre dichos terrenos su clasificación, los usos permitidos y un régimen urbanístico que faciliten la realización de actuaciones que minimicen o permitan la inversión de dicho proceso.
- Realizar estudio de inundabilidad para determinar cómo influye el planeamiento previsto y las infraestructuras de transporte que de él se deriven en el incremento de la peligrosidad de inundación. Establecer, en su caso, los criterios para reducir o evitar los efectos significativos negativos y el incremento del riesgo de inundación a terceros.

### **Uso sostenible y protección de los recursos hídricos**

**Objetivo:** El planeamiento debe establecer medidas para la consecución de una adecuada protección del agua, con el fin de prevenir el deterioro, mejorando los ecosistemas acuáticos y terrestres y los humedales, así como conseguir un uso sostenible del agua que garantice su ahorro y un suministro suficiente y en buen estado a la población

**Criterios:** El planeamiento será acorde, al menos, a las siguientes cuestiones:

- Deberá estar a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, LOTUP.
- Deberá coordinarse las actuaciones previstas en lo que a depuración de aguas se refiere con los desarrollos urbanísticos según vayan teniendo lugar éstos, con el fin de que se pueda llevar a cabo un adecuado tratamiento de las aguas residuales que se generen.
- Se establecerán un sistema de saneamiento separativo.



En el EATE, por tanto, deberá:

- Recoger todas las masas de agua tanto superficial como subterránea identificadas por la Confederación Hidrográfica, con el fin de establecer unos perímetros de protección frente a la posible contaminación.
- Incluir un estudio de los recursos hídricos, conforme al artículo 34.2 de la LOTUP, en el que se recoja la disponibilidad real de agua potable existente en el término municipal, determinando si es suficiente o no para asegurar en cantidad y calidad los caudales para el consumo humano de los crecimientos propuestos, así como para el desarrollo de otras actividades económicas y el buen funcionamiento de los sistemas ecológicos de cauces.
- Establecer el incremento del volumen de aguas residuales que implicará el desarrollo de los nuevos desarrollos previstos para cada alternativa, justificando para cada una de ellas el adecuado tratamiento de las mismas.
- Se establecerán medidas que posibiliten la reutilización de las aguas residuales depuradas.
- Identificar las zonas vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas para evitar o limitar, en estas zonas, la implantación de usos que puedan tener incidencia en su contaminación.
- Establecer los perímetros de protección, motivadamente, de las captaciones de agua destinadas a consumo humano, indicando los usos compatibles o no y bajo qué condiciones, que deberá tener reflejo en la normativa urbanística.
- Establecer el perímetro de protección, motivadamente, para el sistema de depuración del núcleo urbano indicando los usos compatibles o no y bajo qué condiciones, que deberá tener reflejo en la normativa urbanística.

### **Conservación del patrimonio cultural y revitalización del patrimonio rural**

**Objetivo:** Con el fin de conservar el patrimonio cultural se deben establecer medidas que favorezcan la conservación y recuperación del patrimonio arqueológico, etnológico, paleontológico e industrial, los espacios urbanos relevantes, los elementos y tipos arquitectónicos singulares y las formas tradicionales de ocupación del territorio

**Criterios:** Con tal fin, el planeamiento contendrá:

- Un Catálogo de Protecciones con el contenido del artículo 42 de la LOTUP.

El EATE, por tanto, deberá:

- Recoger la totalidad de los elementos de interés patrimonial inventariados en el ámbito de actuación, analizando cuáles pueden verse afectados por los desarrollos proyectados. Se analizará el nivel de conocimiento actual de cada uno de ellos (tipo, extensión, caracterización, nivel de protección), con el fin de determinar el grado de incertidumbre de la valoración y la afección al patrimonio.

### **Adecuada gestión de los residuos**

**Objetivo:** La gestión de los residuos se debe basar en su reducción, reutilización, valoración, aprovechamiento energético y, en última instancia, su eliminación

**Criterios:** Se deberá garantizar la adecuada gestión de los residuos previstos para los desarrollos tanto existentes como previstos, estableciendo, además, medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos.

- Se garantizará la correcta gestión de los residuos que se generen por los crecimientos previstos en el planeamiento propuesto.
- Se deben prever y regular los espacios necesarios para la gestión de los residuos, en el ámbito de la actuación.

El EATE, por tanto, contendrá:

- Una estimación del volumen de residuos de todo tipo generados (urbanos e industriales) que se genera en la situación actual del planeamiento así como el incremento de generación de los mismos derivado del desarrollo de cada una de las alternativas previstas por el nuevo planeamiento.
- Descripción de la gestión y el destino final de los mismos a efectos de adecuarse al Plan Zonal de Residuos al que pertenece.

### **Implementación de las infraestructuras, consideración de los recursos energéticos y contribución al cambio climático**

**Objetivo:** La planificación urbanística debe tener en cuenta que su desarrollo debe tener en cuenta que la implantación de infraestructuras demandadas por el crecimiento urbanístico (de transporte, accesibilidad y movilidad) debe lograr:

1. Atender a las necesidades de desarrollo de la Comunidad Valenciana.
2. Dotar al territorio de vías de comunicación, niveles de dotaciones y equipamientos que incrementen su competitividad.
3. Reducir al mínimo sus posibles efectos ambientales, culturales y territoriales negativos.
4. Establecer condiciones que permitan la equidad territorial y la igualdad de los ciudadanos en el acceso a los bienes y servicios públicos esenciales.
5. Aplicar criterios de rentabilidad social y proporcionalidad en la asignación de los recursos.
6. Contribuir a la seguridad y calidad del suministro energético de la Comunidad Valenciana.
7. Contribuir a la estrategia valenciana de cambio climático y energía.
8. Contribuir al objetivo de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) para que en los nuevos desarrollos urbanísticos se tienda al incremento cero de las emisiones de dióxido de carbono.

Criterios: El planeamiento deberá:

- Establecer las reservas de terrenos necesarias para facilitar la creación o ampliación de las infraestructuras de transporte, energía, depuración, agua y comunicaciones previstas en instrumentos urbanísticos de orden superior o por aquellas administraciones competentes en la materia.

El trazado (planta y alzado) de dichas reservas será respetuoso con el medio natural y cultural, y deberá trazarse por corredores de infraestructuras ya existentes y en su defecto, deberá tratar de agrupar las reservas de las distintas infraestructuras en un mismo pasillo, con el fin de producir el menor impacto sobre el territorio y reducir efectos negativos sobre riesgos ambientales e inducidos.

- El planeamiento urbanístico propuesto establecerá criterios para reducir la contribución local al cambio climático, es decir, para reducir el consumo de recursos energéticos, la mejora de la eficiencia energética y la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, con especial atención a la movilidad sostenible, la edificación y la producción de energía renovable para autoconsumo.
- El planeamiento establecerá criterios para priorizar la implantación de aquellas empresas, actividades y organizaciones que se comprometan a su participación en el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, creado por Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo; a través de las tres secciones que contempla:
  - Sección a) de huella de carbono y de compromisos de reducción de emisiones de GEI: comprende aquellas organizaciones que se comprometen al cálculo de su huella de carbono y al establecimiento de un plan de reducción.
  - Sección b) de proyectos de absorción de dióxido de carbono: La compensación de la huella de carbono de la organización podrá llevarse a cabo mediante proyectos de sumideros agroforestales en España. Se deberá establecer como criterio el compromiso de mantener la participación en proyectos de compensación durante un periodo de tiempo mínimo (el periodo de permanencia mínimo de los proyectos de absorción que podrán inscribirse en el Registro se establece en 30 años).
  - Sección c) de compensación de huella de carbono: permitirá dar fe de las compensaciones realizadas, dando respaldo institucional a las mismas.

Con el objeto de conseguir esto, el EATE recogerá, como mínimo:

- Análisis el incremento de la movilidad generada por la actividad logística e industrial del ámbito segregada por distintos modos y tipos de transporte (terrestre, aéreo y marítimo) y su contribución al cambio climático (CO<sub>2</sub> equivalente, consumo energético y eficiencia energética).
- Determinación de la huella de carbono en la situación actual del ámbito territorial del área logística (rústico con destino producción agrícola) y la estimación de la huella de carbono prevista por la implantación de la actividad logística e industrial.

### **Integración de la Infraestructura Verde**

**Objetivo:** La planificación territorial y urbanística deberá integrar de forma adecuada y eficaz la protección, conservación y regeneración del medio natural, cultural y visual, integrando las áreas y elementos que conforman la Infraestructura Verde, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 4 y 5 de la Ley 5/2014 LOTUP.

**Criterio:** El planeamiento deberá

- Definir todos los elementos integrantes de la infraestructura verde, base del modelo territorial de la propuesta de planeamiento, que servirá de marco en la definición de la planificación urbanística, articulando la totalidad de las superficies del término municipal y los desarrollos propuestos

### **Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público**

**Objetivo:** La planificación urbanística dispondrá de los medios adecuados que favorezcan la eficiencia de la movilidad urbana, tanto peatonal y en bicicleta como motorizada. Estudiará alternativas que fomenten el empleo de un transporte público que disuada de otros medios de transporte privados.

**Criterio:** El planeamiento deberá:

- Proponer recorridos peatonales y no motorizados distintos al tránsito rodado, y seguros, que permitan la interconexión entre las zonas residenciales y las de actividad económica, la conexión interurbana y con las urbanizaciones, y el acceso a los equipamientos y dotaciones que conformen la ordenación estructural del municipio y, en particular, del ámbito del planeamiento.
- Se aprovechará la capacidad del planeamiento urbanístico para reducir la contribución local al cambio climático, es decir, para reducir el consumo de recursos energéticos no renovables, para la eficiencia energética y para la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera, con especial atención a la movilidad no dependiente del vehículo privado y a la modalidad de dichos desplazamientos

### **Protección del paisaje**

**Objetivo:** Establecer directrices que favorezcan el mantenimiento del paisaje rural. En todas las etapas de elaboración del plan han de considerarse los siguientes objetivos:

1. Delimitar la infraestructura verde a escala municipal y urbana, identificando los paisajes de mayor valor y de las conexiones entre ellos.
2. Orientar el crecimiento urbano sostenible de forma compatible con la protección de los paisajes de mayor valor del municipio.
3. Proteger y poner en valor los paisajes de mayor valor ecológico, cultural y visual.
4. Favorecer el uso, acceso y disfrute público del paisaje a partir de una ordenación integral con los nuevos crecimientos.



5. Mejorar y restaurar los paisajes deteriorados.
6. Preservar el carácter visual del municipio estableciendo criterios y directrices para la mejora visual de los accesos a los núcleos urbanos y para la protección de las vistas hacia los paisajes de mayor valor

Criterios: Las alternativas de planeamiento que acompañen al EATE tendrán como finalidad, en materia de paisaje, alcanzar los objetivos de paisaje mencionados, concretados en los siguientes criterios estratégicos:

- Compatibilidad de los nuevos desarrollos con la infraestructura verde del territorio. La localización e implantación de nuevos usos y actividades en el territorio estará limitada por la conservación de la infraestructura verde, definida con carácter previo a cualquier propuesta.
- Crecimiento racional y sostenible. La planificación territorial y urbanística deberá definirse bajo los criterios de generación del menor impacto sobre el territorio y el paisaje y menor afección a valores, recursos o riesgos de relevancia.
- Preservación de la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar. El modelo territorial y urbanístico deberá preservar y potenciar la calidad de los distintos paisajes y de su percepción visual, manteniendo el carácter de los mismos.
- Favorecer la movilidad sostenible y el acceso y disfrute de los paisajes de mayor valor. La planificación territorial y urbanística contribuirá a la consecución de esta movilidad, planificándola de manera conjunta con los usos en el territorio, tendiendo a la reducción del modelo disperso, del consumo de recursos próximos, de la huella ecológica y de las emisiones de CO<sub>2</sub>, e incrementando la participación del transporte público y del no motorizado. La potenciación de la movilidad sostenible debe ir aparejada de la mejora de la accesibilidad, funcional y visual, a los paisajes de mayor valor.

### **Educación Ambiental y Participación Ciudadana.**

Objetivo: Implicación de 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.

Criterio: Fomentar la participación ciudadana y dar publicidad a las actuaciones que se realicen en relación a las modificaciones que suponen la revisión del Plan Especial.

## **ANEXO III.- INDICADORES DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES**

El empleo de indicadores tiene la virtud de comparar la realidad antes del plan con la situación prevista o planificada. Los indicadores deberían ser elaborados respecto a la alternativa cero y respecto a la versión preliminar del plan que se someta a Información Pública y, en su caso, respecto a las alternativas descartadas, para justificar y motivar el proceso de decisión.

### **1 OBJETIVO/CRITERIO: Utilización racional del suelo.**

DECISIÓN: Nuevos crecimientos urbanísticos

INDICADOR: % de suelo planificado (m<sup>2</sup>s) en relación con la demanda de suelo (m<sup>2</sup>s) diferenciando usos urbanísticos (residencial, industrial, terciario)

DECISIÓN: Grado de desarrollo y Secuencia Lógica. Regeneración Urbana

INDICADOR: % de suelo urbano-urbanizable desarrollado, urbanizado y consolidado

DECISIÓN: Suelos sellados

INDICADOR: % de suelo sellado por edificación y urbanización

% de suelo permeable (en función del grado de infiltración aguas al subsuelo)

### **2 OBJETIVO/CRITERIO: Protección del medio natural.**

DECISIÓN: Tipos de Protección del SNU Protegido y Zonificación en SNU Común

INDICADOR: % de superficie afectada por figuras de protección medioambiental en relación con el % de superficie municipal clasificada como SNUP

% de SNUC sujeto a zona de ordenación diferenciada en uso y aprovechamiento

### **3 OBJETIVO/CRITERIO: Prevención de riesgos naturales e inducidos.**

DECISIÓN: Zonificación del territorio, localización de usos, compatibilidad y distancias

INDICADOR: Necesidad de infraestructuras cuyo fin sea evitar y/o disminuir los riesgos, en particular, el riesgo de inundación en el término municipal

**4 OBJETIVO/CRITERIO: Uso sostenible y protección de los recursos hídricos.**

DECISIÓN: Demanda de agua potable a corto plazo y disponibilidad del recurso en cantidad, calidad y origen

INDICADOR: Dotación de suministro (l/heq.día)

Demanda estimada (m<sup>3</sup>/año) < Derecho de aprovechamiento (m<sup>3</sup>/año)

DECISIÓN: Incremento y gestión de las aguas residuales

INDICADOR: Caudal de servicio (m<sup>3</sup>/día) < Caudal de diseño (m<sup>3</sup>/día) en EDAR

DECISIÓN: Vertido y/o Reutilización de aguas residuales

INDICADOR: Cumplimiento de los parámetros de vertido, como mínimo, según el Modelo de Ordenanzas de Vertido de la EPSAR

Superficie de Zona Verde autorizadas para riego con aguas depuradas

**5 OBJETIVO/CRITERIO: Conservación del patrimonio cultural y revitalización del patrimonio rural.**

DECISIÓN: Protección del patrimonio cultural y rural

INDICADOR: Nº de actuaciones realizadas cuyo fin sea la protección, conservación y/o restauración del patrimonio cultural

**6 OBJETIVO/CRITERIO: Adecuada gestión de los residuos.**

DECISIÓN: Gestión municipal de residuos de todo tipo

INDICADOR: Volumen de residuos sólidos urbanos (Tn/hab.día)

Capacidad de las Infraestructuras de gestión, tratamiento y/o eliminación de los residuos generados

Ecoparque tipo, A, B ó C

## 7 **OBJETIVO/CRITERIO: Implementación de las infraestructuras, consideración de los recursos energéticos y contribución al cambio climático**

**DECISIÓN:** Abastecimiento y demanda energética del ~~municipio~~ **ámbito**.  
Consumo de energía primaria y emisiones de CO<sub>2</sub>

**INDICADOR:** Consumo de energía (tep/año) en el ámbito  
Distribución del consumo (% residencial, servicios, industrial, etc.)  
% variación anual en el consumo energético final que proviene de energías renovables en el ámbito del sector  
% variación anual del consumo energético del ámbito  
Inversión anual para mejorar la eficiencia energética en los edificios industriales y logísticos (€)  
Potencia eléctrica instalada total y por tipo de procedencia (eólica, hidráulica, fotovoltaica, biomasa/biogás, etc) (MW)  
Potencia eléctrica instalada total autoconsumo (MW)  
% Incremento anual de la potencia eléctrica instalada autoconsumo

**DECISIÓN:** Huella de carbono

**INDICADOR:** Acciones realizadas para promover la inscripción en el registro de Huella de Carbono (núm)  
Organizaciones (empresas) inscritas en el registro de huella de carbono frente al total de empresas instaladas en el ámbito (núm/núm total empresas) en función de la sección (a, b ó c del Registro de Huella de Carbono)  
N.º de proyectos de absorción de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en los que se participa  
% de CO<sub>2</sub> compensados anualmente

**DECISIÓN:** Movilidad y transporte

**INDICADOR:** Distribución de las emisiones de CO<sub>2</sub> (% vehículos, % actividades, etc.)  
Toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente derivado del transporte generado en el ámbito (transporte terrestre: carretera-ferrocarril y transporte marítimo)  
% variación de disminución del consumo energético en el sector transporte



DECISIÓN: Calidad de Vida de los Ciudadanos

INDICADOR: Zonas con niveles sonoros de recepción externos adecuados:

    Uso Sanitario y Docente, Leq día < 45 dBA, Leq noche < 35 dBA

    Uso Residencial, Leq día < 55 dBA, Leq noche < 45 dBA

    Uso Terciario, Leq día < 65 dBA, Leq noche < 55 dBA

    Uso Industrial y de servicios, Leq día < 70 dBA, Leq noche < 60 dBA

## **8 OBJETIVO/CRITERIO: Integración de la Infraestructura Verde.**

DECISIÓN: Infraestructura Verde del territorio

INDICADOR: Superficie de la Infraestructura Verde, excluyendo la de los espacios de valor ambiental o cultural que tienen alguna figura de protección definida en la legislación vigente.

## **9 OBJETIVO/CRITERIO: Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público.**

DECISIÓN: Distribución modal del Espacio Público. Red Viaria

INDICADOR: % para vehículo privado, transporte público, peatón, bici

    Longitud de Viales de coexistencia y reservados al transporte público

    Longitud de Itinerarios peatonales y ciclistas

## **10 OBJETIVO/CRITERIO: Protección del paisaje.**

DECISIÓN: Actuaciones en materia de paisaje

INDICADOR: Presupuesto anual dedicado a actuaciones relacionadas con el paisaje.

## **11 OBJETIVO/CRITERIO: Participación ciudadana en las decisiones y la gestión urbana municipal.**

DECISIÓN: Toma de decisiones participativa y fomento de la transparencia

INDICADOR: Número de actividades para fomentar la participación pública en las decisiones del planeamiento y/o el desarrollo de proyectos urbanos y % población participante.

Si el promotor lo considera oportuno, podrá ampliar estos indicadores, observando los publicados por otros organismos (ETCV, Diputaciones, Ministerios, Federación de municipios, BPIA o Banco Público de Indicadores Ambientales, Observatorio de la Sostenibilidad de España, etc., que están publicados en internet).

En caso de apartarse de este método se debe describir y justificar las ventajas del método seguido respecto de una mejor integración de los aspectos ambientales en la selección de alternativas, tanto globales como parciales, en la elaboración del plan especial y para el seguimiento de los efectos sobre el medio ambiente.

---

## ÓRGANO COMPETENTE

La Comisión de Evaluación Ambiental es el órgano competente para emitir los documentos sobre el alcance del estudio ambiental y territorial estratégico a que se refiere el artículo 51.2.a de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.1 del Decreto 230/2015, de 4 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del órgano ambiental de la Generalitat a los efectos de evaluación ambiental estratégica (planes y programas).

A la vista de cuanto antecede, la Comisión de Evaluación Ambiental, **ACUERDA: EMITIR EL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO DEL DEL PLAN ESPECIAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT**, debiendo recogerse las consideraciones efectuadas para la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y de la versión preliminar del Plan.

El Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico se emite a efectos de la legislación en materia de evaluación ambiental, y por tanto, no supone un pronunciamiento ambiental definitivo a los efectos de la legislación urbanística.

Notificar a los interesados que contra la presente Resolución, por no ser un acto de definitiva en vía administrativa, no cabe recurso alguno; lo cual no es inconveniente para que puedan utilizarse los medios de defensa que en su derecho estimen pertinentes.

Lo que le notifico para su conocimiento y efectos oportunos.

Lo que se certifica con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente y a reserva de los términos precisos que se deriven de la misma, conforme lo autoriza el artículo 18.2 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN  
DE EVALUACIÓN AMBIENTAL