



**GENERALITAT
VALENCIANA**

NOTIFICACIÓ/COMUNICACIÓ - ACTE ADMINISTRATIU

**NOTIFICACIÓN/COMUNICACIÓN
- ACTO ADMINISTRATIVO**

GVA-MGEAE-1865163

Cod. Verificació / Cód. Verificación:
BQER4YEE:Y42BL6XH:VSC1FJRR

A NOTIFICACIÓ/COMUNICACIÓ / NOTIFICACIÓN/COMUNICACIÓN

Se li notifica/comunica mitjançant el present document i adjunts la resolució o actuació administrativa dictada d'acord amb les dades aportades a continuació.

Se le notifica/comunica mediante el presente documento y adjuntos la resolución o actuación administrativa dictada de acuerdo con los datos aportados a continuación.

B DADES DEL INTERESAT / DATOS DEL INTERESADO

NIF / NIF: **042560** Nom / Nombre: **OPTM - SUBDG DE
MOVILIDAD**

C DADES DEL PROCEDIMENT ASOCIAT / DATOS DEL PROCEDIMIENTO ASOCIADO

Procediment / Procedimiento: **MGEAE: Migración EAE**

Identificador de la sol·licitud / Identificador de la solicitud: **GVA-MGEAE-1865163**

Data de la sol·licitud / Fecha de la solicitud: **14/06/2021**

Codi de verificació del acusament / Código de verificación del acuse: **GP9YHY3M:TEL7S7JX:81AR17CC**

D OBSERVACIONS / OBSERVACIONES

Adjunto se acompaña Acuerdo de la CEA relativo al PE Logístico Sagunt

València, 18 de febrer de 2022

DECLARACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA DEL PLAN ESPECIAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT

Trámite	Evaluación Ambiental de Plan.
Promotor	Dirección General Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible
Autoridad sustantiva:	Conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.
Localización	Sagunt (València)
Expediente	008 - 2019 - EAE

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 17 de febrero de 2022, adoptó el siguiente

ACUERDO:

Vista la propuesta de Declaración Ambiental y Territorial Estratégica del Plan Especial del Área Logística de Sagunt, en los siguientes términos:

A la vista de la fecha de inicio del expediente y de la información pública (que más adelante se detalla) a este Plan le es de aplicación la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, desarrollada en la Comunidad Valenciana por el Decreto Legislativo 1/2021 de 18 de junio del Consell de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP).

El objeto de la Declaración Ambiental Estratégica y Territorial es evaluar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de plan o programa sujeto a evaluación ambiental estratégica ordinaria conforme al TRLOTUP. Para ello verificará todo el procedimiento seguido y analizará los impactos que se deriven por la aplicación del Plan, estableciendo en su caso, las condiciones finales que se deban incorporar en el mismo previamente a su aprobación.

El 22 de diciembre de 2021 la Dirección General Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible remite la propuesta del Plan Especial del Área Logística de Sagunt y su expediente de evaluación ambiental y territorial estratégica. El 28 de enero de 2022 se completó la misma con la incorporación de los informes sectoriales recibidos y de un documento explicativo de como se modificaba la propuesta de Plan.

El 16 de febrero de 2022 se recibió un nuevo informe que requería la modificación de la ordenación pormenorizada. Finalmente la propuesta consta de:

EXPEDIENTE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL:

- Estudio Ambiental y Territorial Estratégico
- Documento de Participación Pública (relación de las consultas realizadas a las administraciones afectadas, personas interesadas y empresas suministradoras...)
- Copia de los informes recibidos a las consultas efectuadas.
- Alegaciones presentadas durante el plazo legalmente establecido
- Resultados del Plan de Participación Pública.
- Documento de participación pública en el que se sintetizan sus resultados y se justifica como se han tomado en consideración en la propuesta de Plan o Programa.
- Descripción de como se han integrado en el Plan o Programa los aspectos ambientales, funcionales y territoriales, y de como se han tomado en consideración el documento de alcance y el estudio ambiental y territorial estratégico.
- Descripción de la previsión de los efectos significativos sobre el medio ambiente que se derivarán de la aplicación del Plan. (en el EATE)
- Resolución formalización expediente EATE e incorporación de las modificaciones derivadas de la participación pública.

PROPUESTA DE PLAN ESPECIAL (octubre 2021):

- * Memoria Informativa.
 - * Memoria Justificativa.
 - * Ordenanzas
 - * Fichas de Planeamiento y Gestión
 - * Planos sin eficacia normativa
 - * Planos con eficacia normativa
- Estudios complementarios:
- * Estudio de Paisaje
 - * Estudio de accesos ferroviarios
 - * Estudio de accesos viarios
 - * Plan de Movilidad
 - * Estudio de Arqueología y Patrimonio Cultural
 - * Estudio del Corredor Ecológico
 - * Estudio Hidrológico, climatológico y de drenajes
 - * Estudio de Recursos hídricos
 - * Estudio Acústico.
 - * Proyecto de Contaminantes y huella de carbono
 - * Informe sobre perspectiva de género
 - * Estudio de Viabilidad Económica
 - * Estudio de Sostenibilidad Económica

A. ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN.

Las fechas más relevantes del proceso de evaluación ambiental seguido han sido:

Presentación de la solicitud de inicio del procedimiento	27/12/18
Emisión del Documento de Alcance.	31/10/19
Participación Pública y Consultas de la Versión Preliminar del Plan, del EATE y resto documentación exigible, durante un periodo mínimo de 45 días. Fecha de publicación en el DOGV:	05/03/21
Resolución incorporación modificaciones derivadas de la participación pública	19/10/21
Solicitud de emisión de DATE	22/12/21
Presentación documentación completa para la emisión de la DATE	28/01/22

B) ANÁLISIS DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO.

B.0) ANTECEDENTES. RESUMEN DEL DOCUMENTO DE ALCANCE

B.0.1) Información Territorial

Sagunt, con una población de 67.173 habitantes en 2020 (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 km², 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, Torrrres 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 m², 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.0.2) 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, (DOGV de 14/08/92 y BOP 27/08/92). Este PGOU fue sometido al procedimiento de evaluación ambiental emitiéndose una Declaración de Impacto Ambiental 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 (BOP 23/09/97).

En relación al Área Logística de Sagunt se encuentran los siguientes antecedentes:

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. Este Plan no fue sometido a evaluación ambiental. Sobre los terrenos de dicho plan, se pretende ahora desarrollar el presente Plan Especial del Área Logística de Sagunt.
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.
Fue sometido a evaluación ambiental (expte 39/2003-AIA) obteniéndose Declaración de Impacto Ambiental el 6 de marzo de 2003, con cuatro resoluciones complementarias posteriores.
Los terrenos destinados al Área Logística se mantuvieron como Suelo No Urbanizable.
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 para su evaluación ambiental estratégica (expte 69/2010-EAE). Finalmente se declaró la caducidad del expediente el 22 de mayo de 2017 por causa imputable al promotor.

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.

B.0.3) Alternativa propuesta en el Documento Inicial Estratégico.

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. Cuenta con una superficie de 6.602.340 m². Responde a la delimitación definida en el Plan General de Sagunto de 1992, y el de la Homologación de 2002.

No se plantean alternativas de localización del área logística, pero si que se presentan 3 variaciones sobre la posible localización del la estación intermodal. La alternativa elegida la sitúa al este, paralela a la CV-309.

El Plan Especial propone la reclasificación urbanística del suelo 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.

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 m² de superficie, hasta los 674.668 m². En ordenanzas se regularán los criterios de segregación de las parcelas, definiendo entre otros estándares la parcela mínima.

El Plan Especial recoge las zonas de reserva ferroviaria tanto de la futura línea de alta velocidad València-Castellón como la prevista de expropiación de acceso ferroviario al puerto de Sagunt.

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.

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".

La edificabilidad máxima será la del PG, esto es 0,638 m²t/m²s.

USO	SUPERFICIES (m ²)	% 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 %
TOTAL SECTOR	6.602.340,00	100 %

B.0.4) Resumen de determinaciones a tener en consideración señaladas en el Documento de Alcance

- Se debe crear un conector territorial y ecológico entre los elementos de carácter regional de la infraestructura verde, es decir entre el Parque Natural de La Serra Calderona y la Zona Húmeda Marjal dels Moros.

El extremo sur parece el lugar adecuado para su implantación. Se deben adoptar medidas preventivas, protectoras y/o correctoras para garantizar su funcionalidad. (por ejemplo pasos de fauna, no utilización de especies invasoras, pavimentos permeables,...)

- Se debe realizar un estudio de alternativas de ubicación del sector logístico.
- También se deben realizar alternativas de la ordenación pormenorizada que permitan colaborar a las zonas verdes en el conector territorial y ecológico que se debe crear.
- Se ha de justificar la magnitud superficial necesaria en función de la demanda (se duplican previsiones de la ETCV). La superación del límite establecido por la ETCV se debe tener en consideración en la elaboración del PATEVAL.
- Se deben elaborar una serie de estudios complementarios (tráfico, capacidad, movilidad, inundabilidad) que ayuden al diseño y dimensionado de las conexiones e infraestructuras. El Estudio de Movilidad tendrá en cuenta el tráfico viario, férreo y marítimo. Se deben analizar los efectos inducidos de conectividad con el puerto de Valencia y el acceso sur al puerto desde la CV-309.
- Las infraestructuras deben garantizar la permeabilidad de la escorrentía superficial y ecológica.
- Estudiar el volumen de agua superficial recogida, (tratamientos, instalaciones, reutilización, vertidos, medidas correctoras...). Se debe elaborar un Estudio Hidrológico.
- Cambio climático: Calcular la huella de carbono generada y las medidas tendentes a su mitigación. Establecer criterios para la consecución de la eficiencia energética. Estudiar la carga de contaminantes generados y su afección a la calidad del aire.
- Analizar la incidencia sobre la Marjal dels Moros por la disminución de los campos de cultivo y el sellado del suelo.
- Se tiene que justificar la suficiencia de recursos hídricos acreditada por la Confederación.
- Justificación del tratamiento de las aguas residuales generadas. Contemplar una red separativa fecales/pluviales.
- Justificar la gestión de los residuos generados. Establecer un ámbito para la transferencia de residuos industriales conforme señala el PIRCV.
- Se debe elaborar un Estudio de Paisaje y un Estudio Acústico.
- El Plan debe contener un Catálogo de Protecciones del Patrimonio Cultural Valenciano.
- En la ordenación pormenorizada se debe tener en cuenta las diversas líneas de alta tensión existentes.

- Condicionar el proyecto de las infraestructuras a la elaboración de un estudio de Inundabilidad. Disponer zonas verdes en los ámbitos con riesgo geomorfológico de la cartografía del PATRICOVA.
- Posible existencia de riesgos de accidentes graves en los que intervienen materiales peligrosos derivados de cuatro empresas.
- El suelo se reclasifica a urbanizable en lugar de a urbano.

B.1) CONTENIDOS ACORDES CON EL DOCUMENTO DE ALCANCE

En el apartado 2.4 del EATE se describe como se han considerado los condicionantes señalados en el Documento de Alcance.

Se han elaborado todos los Estudios que se indicaban y obtenido los informes sectoriales correspondientes.

Se ha definido el corredor ecológico, tenido en cuenta las líneas de alta tensión en la ordenación y establecido un ámbito para la transferencia de residuos.

Se ha justificado el cumplimiento de la cuantía de suelo sellado establecida por la ETCV. (El PATEVAL no se ha aprobado definitivamente por lo que no se puede tener en consideración)

La zona con riesgo geomorfológico queda fuera del ámbito del sector, situándose zonas verdes en su proximidad. El proyecto de las nuevas infraestructuras férreas que debe elaborar el Ministerio debe contemplar esta posible afección, quedando al margen del presente Plan Especial.

El suelo se reclasifica a urbanizable en lugar de a urbano tal como se indicó.

Lo que se ha podido echar en falta es la aportación de distintas variaciones a la ordenación pormenorizada, además de las que se presentaron en su momento en el DIE. Lo mismo sucede con la afección que podrían generar las 4 actividades que pudieran generar accidentes graves y que se describen en el apartado 3.5.7 del EATE. (AIR LIQUIDE IBERICA DE GASES, S.L.U, OXÍGENO DE SAGUNTO, VÍA LÍQUIDA, S.L. y BIODIESEL Sagunt)

B.2) CONTENIDOS DEL EATE ACORDES CON EL ANEXO VII DEL TRLOTUP

El EATE presentado contiene todos los epígrafes y contenidos señalados en el anexo VII del TRLOTUP, si bien no en el mismo orden ni con la misma denominación de capítulos.

B.3) DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA: PROPUESTA DE PLAN.

Se han planteado tres escalas para plantear las diferentes alternativas:

- * A nivel supramunicipal: Se plantean 3 alternativas en las que ubicar un centro logístico en el área metropolitana de Valencia, optando finalmente por Sagunto.
- * A nivel municipal: Dentro de Sagunto no se han planteado posibles variaciones por las condiciones del planeamiento con la Homologación aprobada, la constitución del patrimonio público de suelo y la existencia de la sociedad pública Parque Empresarial de Sagunto SL.
- * Dentro del ámbito seleccionado (variaciones de la ordenación pormenorizada): En el DIE se incluían 4 alternativas posibles sobre la ubicación de la estación intermodal y que condicionaban la trama viaria.

B.3.1) Objetivos

Se mantiene el objetivo básico descrito en el Documento Inicial Estratégico que es la creación de un área logística en Sagunto, para lo cual:

- Mejorar la competitividad económica y logística de la Comunitat Valenciana. De los 33 nodos que configuran la red logística de la CV para el año 2038, la de Sagunto es la de mayor dimensiones.
- Se reclasifica suelo no urbanizable común a suelo urbanizable con uso logístico e industrial.
- Se definen las conexiones necesarias del ámbito con su entorno, tanto viarias, como ferroviarias y de servicios e infraestructura dotacionales. En concreto, se determina la ubicación de la terminal intermodal de mercancías.
- Se hará especial hincapié en el uso de los propios recursos generados y existentes en el ámbito del parque, así como la producción de energía renovable (eólica, fotovoltaica, hidrógeno, etc), optimización del suministro y consumo de agua, eficiencia energética y control de la contaminación lumínica y acústica, optimización en la gestión de residuos y reutilización de aguas depuradas, control eficiente de vertidos mediante sistemas de contención (tanques de tormenta, etc) buscando el vertido cero, previa tramitación de permisos ante la CHJ, protección de la biodiversidad, calidad de las infraestructuras internas y externas del parque, capacidad y versatilidad de las instalaciones de telecomunicaciones, optimización de los mantenimientos posteriores, estudio de plan de movilidad del ámbito para su integración a las redes ciclistas primando el transporte público.

B.3.2 Infraestructura Verde.

El art 19 bis de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, (añadido por la Ley 12/2009 de 23 de diciembre) introdujo en la normativa urbanística el concepto de la Infraestructura Verde y en el Decreto 1/2011 de la ETCV fueron concretados sus elementos. En la legislación vigente, los art. 4 y 5 del TRLOTUP definen su concepto, sus funciones y los espacios que la integran.

Se describe los elementos que la constituyen en la Memoria Justificativa y en el Plano de Ordenación O.01. Se ha creado un corredor verde que circunda por el noroeste y hace de barrera verde entre el área logística y la reserva de las futuras infraestructuras ferroviarias.

Por el mismo discurrirá una de las vías ciclistas interurbanas de gran importancia, como es el Eurovelo-8. Los viales principales se diseñan en forma de boulevard con grandes franjas de jardines centrales, por los que discurre también carriles bici que a partir de ellos se distribuyen por el resto de calles, permitiendo una accesibilidad a todas las parcelas mediante este tipo de transporte.

B.3.3) Principales modificaciones introducidas respecto al planeamiento vigente

- Respecto a la versión presentada para la emisión del Documento de Alcance presenta algunas variaciones, tales como:

* El ámbito del sector de suelo urbanizable se reduce para excluir los terrenos que ocupan las reservas de las infraestructuras ferroviarias del AVE Valencia-Castellón y la conexión del puerto de Sagunto con la red Zaragoza-Teruel. De esta manera la superficie de 6.602.340 m² prevista en el Plan General pasa finalmente 5.568.645 m² de suelo urbanizable. (Dicha conexión al puerto no se contemplaba en el DIE ya que es de una fecha posterior).

* El Plan Especial incluye la ordenación pormenorizada del suelo urbanizable, no siendo necesaria la aprobación posterior de otro instrumento urbanístico pero si de un Programa para poder proceder a su urbanización.

* Se elige la alternativa 1 para localizar la estación intermodal en el linde este, colindante al Parc Sagunt 1. Ocupará una extensión de 658.367 m².

* Se han estudiado 8 alternativas sobre las conexiones ferroviarias y 4 alternativas sobre los accesos viarios incorporándose en la documentación.

* A efectos de los criterios de ocupación del suelo contemplados en la ETCV la actuación se considera ámbito estratégico (directrices 104 a 113 ETCV) y es posible flexibilizar el índice máximo para actividades económicas del municipio.

- Exterior al sector, se define una superficie como de protección agrícola, ZRP-AG1, por donde discurrirá el corredor ecológico.

- El uso principal del sector será el industrial, permitiéndose que el terciario sea compatible en todas las manzanas.

- En relación a la ordenación pormenorizada:

* Se crean grandes manzanas para permitir las plataformas logísticas. Finalmente se contemplan seis de uso industrial, ZND-IN, cuyas superficies oscilan entre 850.051 y 194.824 m².

* Junto a la manzana de la estación intermodal, TI, se definen cuatro manzanas de uso terciario, ZND-TR, y una zona de aparcamiento, CA1.

* Las zonas verdes se distribuyen de manera lineal junto al trazado del AVE y de la prolongación férrea hacia el puerto, ZV1, y en el linde norte coincidente con el polígono industrial "Camí la Mar", ZV3 y ZV4. Otra zona verde de menor dimensión, ZV2 se localiza junto a la estación intermodal.

* Destinadas a infraestructuras y servicios se contemplan tres ámbitos, SQI, distribuidos principalmente en el extremo nordeste junto a la EDAR del Puerto Sagunto. (para albergar la estación depuradora, la subestación eléctrica, la planta de transferencia de residuos)

* La edificabilidad que se otorga en el planeamiento vigente es de 0,638 m²t/m²s, que suponen 3.552.795 m²t. El 10% de esta edificabilidad se adjudica al Ayuntamiento y el 90% a las parcelas lucrativas, 3.197.516,25 m²t.

* Las cuantías superficiales finalmente aportadas son:

Denominación	Superficie m ²	Edificabilidad m2t
Zona Industrial ZND-IN	2.553.479,48	2.783.292,63
Zona Terciaria ZND-TR	277.228,49	302.179,05
Zona Verde ZV	1.020.522,38	
Estación Intermodal TI	657.000,59	105.120,09
Infraestructuras y Servicios SQI	301.359,42	
Aparcamiento CA1	73.566,64	
Red Viaria	685.488,50	
Superficie Total Sector	5.568.645,50	
Suelo No Urbanizable ZRP-AG1	681.706,36	
TOTAL	6.250.351,86	

Nota: Estas cuantías sufrirán una variación debido a los cambios en la ordenación pormenorizada que deben introducir debido al informe emitido por el IVACE el 28 de enero de 2022.

- En el apartado 3.6 de la Memoria Justificativa se describe como se realizan los accesos al sector y las obras que son necesarias adscribir al mismo. En resumen son 4:

Acceso Este 1 (PCV-1): Ya existente en la actualidad y se produce desde la CV-309.

Acceso Este 2 (PCV-3): Paso superior sobre la CV-309 que conecta con Parc Sagunt 1.

Acceso Norte 1 (PCV-2): Pasa a distinto nivel con la línea férrea y se conecta con la A-23 tras atravesar el polígono Camí de la Mar.

Acceso Norte 2 (SCV-13): Conexión menor, que por un paso superior sobre línea férrea conecta con el viario del polígono Camí de la Mar.

- También se garantiza la movilidad no motorizada y su conexión con la red existente. Se asigna al sector la ejecución de diversas obras (pasarelas, pasos a distinto nivel...)

- El cálculo de la reserva de plazas de aparcamiento se ha adaptado a la abundante presencia de vehículos pesados.
- El suministro de agua procede de la red general, siendo posible la conexión con la desaladora existente en la zona portuaria. Será necesaria la construcción de depósitos.
- La red de saneamiento será separativa. Se construirá una EDAR propia con tratamiento terciario para la reutilización del agua. (SQI2). En las zonas verdes se distribuirán balsas para la detención de las aguas pluviales favoreciendo su sedimentación y laminación.
- En SQI3 se construirá una subestación eléctrica cuyo suministro procederá de las líneas de alta tensión existentes en la zona. Estas líneas discurren por las zonas verdes ZV3 y ZV4.

C) EVALUACIÓN DEL RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS Y CÓMO SE HAN TOMADO EN CONSIDERACIÓN.

C.1) FASE DE PUESTA A DISPOSICIÓN DEL PÚBLICO

La propuesta de Plan ha sido sometida una vez a participación pública mediante publicación en el DOGV de 5 de marzo de 2021. Se presentaron 4 alegaciones por parte particulares o asociaciones interesadas/afectadas, de las que 1 fue estimada, 1 parcialmente estimada y 2 desestimadas.

Resumidamente se refieren a los accesos viarios y ferroviarios, transporte público, ocupación del suelo, huella de carbono, conectividad con el puerto, consumo de recursos hídricos, contaminación lumínica o la no evaluación de los efectos acumulativos de otras intervenciones.

El 15 de marzo de 2021 se realizó una sesión explicativa con varias asociaciones empresariales. Así mismo, debido a la situación de pandemia se difundió a través de la WEB, entre el 23 de diciembre de 2020 y el 15 de febrero de 2021, la documentación con el fin de cumplimentar una encuesta de participación.

C.2) FASE DE CONSULTA A ADMINISTRACIONES AFECTADAS REALIZADAS POR EL ÓRGANO PROMOTOR

La Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible sometió a consultas durante 45 días la Versión Preliminar del Plan emitiéndose informe por parte de las siguientes administraciones/interesados:

Solicitud	Informe	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA/ Empresa Suministradora / Interesados
10/03/21	30/03/21	Dirección Territorial de Agricultura y Medio Ambiente * Acústica

	30/03/21	* Sección Forestal
		Subdirección General del Medio Natural
		* Servicio de Ordenación y Gestión Forestal
09/03/21	31/03/21	* Ser. Gestión de Espacios Naturales
	31/03/21	* Director Parque Natural Sierra Calderona.
		* Ser. Vida Silvestre
10/03/21	29/04/21	DG Cambio Climático y Calidad Ambiental. Ser. Cambio Climático.
		DG Política Territorial y Paisaje:
09/03/21	25/03/21	* PATRICOVA
	28/05/21	* Ordenación del Territorio / ETCV
	04/06/21	* Paisaje
		DG. Obras Públicas, Transporte y Movilidad:
09/03/21	20/04/21	* Ser. Movilidad urbana
	20/04/21	* Ser. Transportes
09/03/21	10/05/21	Ser. Territorial de Urbanismo de Valencia
09/03/21	22/03/21	DG Puertos, aeropuertos y Costas.
	06/05/21	Transporte Metropolitano de València
11/03/21	05/05/21	Entitat de Sanejament d'Aigües. (EPSAR)
10/03/21	18/05/21	Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte:* DG de Cultura y Patrimonio
10/03/21	10/05/21	C. Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo. DG Industria y Energía
10/03/21	22/04/21	Consellería de Sanidad: DG Salud Pública
	03/05/21	IVACE Instituto Valenciano de la Competitividad Empresarial
11/03/21	25/03/21	Agencia Valenciana de Seguridad y respuesta a las Emergencias.
15/03/21	26/03/21	Diputación de Valencia: Área Infraestructura
15/03/21	22/04/21	Confederación Hidrográfica del Júcar
	22/04/21	Autoridad Portuaria Valencia
11/03/21	21/05/21	Demarcación de Carreteras (Ministerio)
11/03/21	16/04/21	SubDG de Ferrocarriles (Ministerio)
	03/05/21	ADIF Area Patrimonio y Urbanismo
	05/05/21	ADIF (Alta velocidad)
15/03/21	12/05/21	Ayuntamiento de Sagunto
15/03/21	19/05/21	Ayuntamiento de Puçol.
	14/05/21	Parc Sagunt SA
	11/05/21	Acció Ecologistas Agro
		Ecologistes en acció PV
	22/04/21	Sindicato y Jurado de Riegos de Sagunto.
16/03/21	22/04/21	ENAGAS
16/03/21	22/04/21	SAGGAS SA
16/03/21	25/05/21	Aigües de Sagunt
16/03/21	02/07/21	Red Eléctrica de España
16/03/21	14/06/21	Iberdrola
16/03/21	17/05/21	EMSHI
	20/04/21	ACERLORMITAL ESPAÑA SA
	04/05/21	Asoc Empresarios del Camp Morvedre

		Asoc. Valenciana de custodia i gestió responsable del territori
	05/05/21	Autos Vallduxense S L

De estos informes/alegaciones se puede destacar las siguientes cuestiones:

- El informe del Parque Natural Serra Calderona valora positivamente el corredor ecológico proyectado solicitando que se ejecuten las actuaciones previstas.

- La Demarcación de Carreteras del Estado informa el 21 de mayo de 2021 sobre los ramales de conexión con la V-21 y V-23 y la necesidad de garantizar los niveles de servicio en los movimientos propuestos considerando conveniente la puesta en común con su departamento para estudiar la solución más adecuada.

- El informe relativo al Estudio Acústico señala que no se contempla la posible afección de las futuras actividades que se van a ubicar en el sector, lo que supondría la realización de nuevos estudios acústicos específicos. Las parcelas terciarias TR1 y TR2 son las que podrían requerir la adopción de medidas correctoras.

El artículo 19 de las ordenanzas ha recogido la obligación de elaborar un estudio acústico a todas las empresas que pretendan implantarse en el sector.

- En relación al Patrimonio Cultural se ha informado que el Plan debe contener su propio catálogo de protecciones actualizado con la legislación vigente.

- Se ha emitido informe en materia de Sanidad Ambiental para que tenga en cuenta la calidad de agua para el consumo humano, la contaminación acústica, la calidad del aire, el tratamiento de los residuos, las líneas eléctricas y el control de la legionelosis.

- La EPSAR ha informado que el desarrollo total del Plan, 14.259,29 m³/día, superará la capacidad del sistema de depuración existente. Está prevista la construcción de una nueva EDAR y pudiera existir interferencia entre los colectores.

- La Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las emergencias ha informado que el riesgo generado por el transporte de mercancías peligrosas por la V-23 no impediría el desarrollo del Plan. En relación a las empresas que manejan sustancias peligrosas se señala que las zonas de alerta de Fertiberia y SAGGAS se encuentran fuera del ámbito de actuación del Plan.

Previo a la formalización del expediente de EATE, la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible solicitó informe de diversas administraciones afectadas, obteniéndose respuesta de las siguientes:

Solicitud	Informe	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA/ Empresa Suministradora / Interesados
27/10/21	17/12/21	Subdirección General del Medio Natural: Ser. de Espacios Naturales Protegidos

27/10/21	16/11/21	DG Calidad y Educación Ambiental. Ser. Protección de la Atmósfera.
27/10/21	25/11/21	DG Cambio Climático. Ser. Coordinación Políticas de Cambio Climático
27/10/21	12/11/21 21/01/22 13/01/22	DG Política Territorial y Paisaje: * PATRICOVA * Ordenación del territorio. ETCV * Paisaje
27/10/21	10/11/21	DG. Obras Públicas, Transporte y Movilidad: Ser. Movilidad Urbana
27/10/21	22/11/21	Ser. Territorial de Urbanismo de Valencia
27/10/21	01/12/21	Confederación Hidrográfica del Júcar

Se ha elaborado un “Documento de Conclusiones” en diciembre 2021 y un “Documento Complementario ” (DC) en enero 2022 donde se explican las modificaciones a introducir en la propuesta.

- El Servicio de Movilidad Urbana informa el 10 de noviembre de 2021 que se han introducido en el Plan de Movilidad las indicaciones realizadas en informes anteriores, si bien se puntualiza que no quedan bien definidos los dos itinerarios ciclistas de conexión con el núcleo urbano y con el puerto.

En el DC se indica que se modificará el plano O.6 y el Plan de Movilidad (figuras 8.4, 8.5 y fichas de actuación).

- El Servicio Territorial de Urbanismo mediante informe de 22 de noviembre de 2021 señala observaciones relativas al Informe de Viabilidad Económica, el informe de perspectiva de género, los códigos de las calificaciones de suelo, la zona de protección de la CV-309, la reserva de plazas de aparcamiento, la anchura de viales, la delimitación de Unidades de Ejecución y un desajuste gráfico relativo a la zona expropiada para el acceso al puerto.

El DC considera que no tienen carácter ambiental por lo que no justifica como se consideran.

- En relación al riesgo de inundación, el 9 de noviembre de 2021 el Servicio de Gestión Territorial ha informado favorablemente la propuesta.

- La Confederación Hidrográfica del Júcar ha emitido informe favorable a los efectos del art.25.4 del TR Ley de Aguas condicionado a:

“Que la fuente primera y principal de suministro para las actuaciones propuestas sean las instalaciones de desalación. Una vez agotado este recurso, en caso de pretender nuevos incrementos, estos podrán proceder de la conducción Turia-Sagunto”.

- En materia de ordenación del territorio se ha emitido informe el 21 de enero de 2022 en el que se señalan dos condicionantes: por un lado se debe completar el estudio de demanda e incluirlo en la Memoria Justificativa; por otro lado se deben concretar las medidas en el corredor ecológico e incluirlas en la documentación con eficacia normativa del Plan.

El DC asume dichas cuestiones y procederá a modificar la Memoria Justificativa, la Ficha de Gestión, ordenanzas, plano de ordenación O.1, el Estudio de Viabilidad Económica y el Estudio de Sostenibilidad Económica.

- Los informes emitidos por el Servicio de Protección de la Atmósfera (15 de noviembre de 2021), el Servicio de Coordinación Políticas de Cambio Climático (25 de noviembre de 2021), el Servicio de Espacios Naturales Protegidos (17 de diciembre de 2021) y el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje (13 de enero de 2022) se describen en el apartado siguiente.

Con el fin de minorar los estándares contemplados en el TRLOTUP relativos a las plazas de aparcamientos, en base a lo estipulado en el Anexo IV, apartado 6.3, del TRLOTUP se solicitó el siguiente informe.

Solicitud	Informe	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONSULTADA/ Empresa Suministradora / Interesados
09/11/21	28/01/22	IVACE Institut Valencià de Competitivat Empresarial.

El informe emitido por el IVACE contiene tres pronunciamientos:

- * Informe favorable a la justificación de plazas de vehículos pesados dentro de las parcelas privadas.
- * Informe desfavorable a la minoración de estándares en parcela privada dado que en este momento no se conocen las actividades que se implantarán. Las actividades que se implanten podrán en un futuro solicitar nuevo informe.
- * Informe favorable a la minoración de estándar en vial público con el ratio 1 plaza por cada 300 m² de edificabilidad.

El Servicio de Planificación emite informe el 15 de febrero de 2022 relativo a los cambios que se deben introducir en el documento motivados por el informe del IVACE.

D) ANÁLISIS DE LA PREVISIÓN DE LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS POR LA APLICACIÓN DEL PLAN

D.0.- Se valora positivamente que se hayan realizado los estudios complementarios necesarios para verificar que no existen riesgos generados por las afecciones que se indicaban en el Documento de Alcance.

D.1.- El 1 de diciembre de 2021 la Confederación Hidrográfica del Júcar ha emitido informe relativo a la disponibilidad del **recurso hídrico** describiéndose lo siguiente:

* La actuación requerirá aproximadamente 9.000.000 m³/año. Se ha considerado 0,2 l/s por hectárea de agua potable y 0,8 l/s por hectárea de agua de uso industrial.

* Los derechos de agua inscritos a favor del Ayuntamiento son de unos 12.000.000 m³/año, ascendiendo la demanda actual a 6.094.913 m³/año.

* Ello supone que la demanda ascendería a unos 15 hm³/año que superarían los derechos existentes por lo que no se dispone de recursos suficientes.

No obstante existe una reserva de hasta 8 hm³/año de agua desalada en la instalación de Sagunto por lo que deberá tramitarse la oportuna concesión de aprovechamiento.

Debido a estos cálculos es por lo que la Confederación a emitido informe a los efectos del art.25.4 condicionado a que el agua proceda de dicho origen (agua desalada). Esta circunstancia deberá hacerse constar en la Ficha del Plan.

D.2.- En el último informe emitido por el Servicio de **Infraestructura Verde y Paisaje** se señalan una serie de condicionantes para que sean tenidas en cuenta en la emisión de la DATE.. En resumen son:

* Infraestructura Verde exterior: Sustituir los vectores de conexión por los itinerarios reales e identificarlos en las fichas.

* Infraestructura Verde interior: Se debe garantizar la conformación de un sistema continuo de espacios abiertos por lo que si no es posible establecerla en los espacios públicos se deberá condicionar los espacios privados.

* Normas de Integración Paisajística: Las áreas de afección visual desde la V-23 y la línea férrea son mayores que la zona verde delimitada y el retiro edificatorio previsto de 10 metros. Se debe dar un tratamiento adecuado a dicha zona verde para que cumpla dicha finalidad.

* Programar y secuenciar el crecimiento previsto.

* Que los Proyectos de Urbanización y los Estudios de Detalle requerirán la elaboración de estudios de integración paisajística.

- En el Documento Complementario (DC) elaborado en enero 2022 por el promotor se describe como se incorporarán estos condicionantes en la propuesta, los cuales serán verificados por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje antes de la aprobación definitiva. Estas actuaciones conllevan cambios en Memoria Justificativa (apartados 3.3 y 3.9), Plano de Ordenación O.01, Ficha de Gestión y Ordenanzas.

D.3.- En relación a la **contaminación atmosférica** el Servicio de Protección de la Atmósfera ha emitido informe el 15 de noviembre de 2021 cuyas conclusiones se transcriben a continuación:

“De acuerdo con la modelización realizada del estudio de dispersión de los contaminantes se observa que la contribución del Plan en el escenario 2030 para el contaminante NO₂ en valor límite horario para la protección de la salud humana, podría superar en más de 5 veces el valor de fondo considerado (periodo 2017-2019), aún sin tener en cuenta el transporte marítimo. Además, este significativo incremento de la concentración de NO₂ podría tener consecuencias directas en la formación de ozono troposférico al ser uno de sus principales precursores.

Debe considerarse que, en caso de incumplimiento, la Generalitat Valenciana tendría la obligación de implementar un plan de mejora de la calidad del aire que se ajuste a lo establecido en el anexo XV y podrán incluir medidas adoptadas de conformidad con el artículo 25 del Real Decreto 102/2011”.

....

“Por todo ello, parece recomendable introducir alguna modificación o mejora en el Plan destinada a maximizar el transporte de mercancías en tren o vehículos no contaminantes por encima de los inicialmente previstos, de modo que se reduzca el riesgo de incumplimiento de los valores límite establecidos por la normativa actual o futura y la posible activación de planes de acción a corto plazo, que además de los ya citados riesgos para la salud de la población, podrían suponer la paralización de la actividad logística de las empresas instaladas en el Parc Sagunt.”

- En la respuesta elaborada por el promotor en diciembre de 2021 se indica que no todas las emisiones de NOx corresponden a NO₂ sino que esta supone aproximadamente un 10% del total (el 90% restante correspondería a NO), pudiendo llegar al 50% en túneles o lugares con poca ventilación.

Considerando este porcentaje no se produce riesgo de superar los valores límite establecidos por la normativa.

- No obstante se adopta como medida preventiva la implantación de una estación de medición e integrarla en la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, cuya ubicación debería supervisarse y consensuarse con la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental y así se recogerá en el EATE.

Se considera adecuada esta medida correctora. No obstante para mayor efectividad de esta actuación es necesario que también se incluya en la Ficha del Plan. El EATE contempla dos indicadores para el control de las emisiones de gases de efecto invernadero y de emisiones de partículas, por lo que los resultados que se obtengan de dicha estación se incluirán en los informes de seguimiento que se deben elaborar.

D.4.- En relación a la **huella de carbono** (emisiones de CO₂) el Servicio de Coordinación Políticas de Cambio Climático ha emitido informe el 25 de noviembre de 2021 en donde señala que:

“ Se considera conveniente el recálculo de las emisiones anuales de CO₂ previstas para la situación futura, tanto en la fase 1 como en la fase 2 de desarrollo del Plan Especial, estimando un porcentaje razonable de mercancías transportadas mediante tren. El Estudio de Huella de Carbono actual se limita a estimar de manera genérica mediante un ejemplo el efecto de reducción de emisiones de CO₂ que tendrá la nueva estación intermodal de ferrocarril, pero se considera para los cálculos de las emisiones anuales previstas que todo el tráfico de mercancías se realizará mediante vehículos pesados a gasolina o gasóleo.*

** Se considera conveniente el recálculo de la fijación anual de CO₂ previsto por el efecto sumidero del arbolado de las zonas ajardinadas del Área Logística, tras el desarrollo de la fase 1 y la fase 2 de desarrollo del Plan Especial, mediante el empleo de un método adecuado para especies forestales españolas (por ejemplo, para Pinus halepensis mediante la calculadora de absorciones ex ante de CO₂ desarrollada por el MITECO).*

** Se considera conveniente una mayor concreción para los proyectos de regeneración de áreas deforestadas como ganancia de depósitos y sumideros de carbono, tanto en cuanto a la cuantificación de las emisiones que se pretende compensar con dichas actuaciones en fijación de CO₂ anual prevista, como la superficie a regenerar y una planificación temporal adecuada, tanto en la fase 1 de desarrollo del Plan Especial, como durante la fase 2.”*

- En la respuesta elaborada por el promotor en diciembre de 2021 se justifican los cálculos realizados en el Estudio de Huella de Carbono. Las divergencias se refieren principalmente a las especies utilizadas y a la capacidad de absorción de las mismas. Mientras que en el informe se utiliza una única especie (pino carrasco) y se le adjudica una capacidad de 0,6 t CO₂/ha/año, en la respuesta se argumenta que se utilizarán otras especies en las zonas verdes (pino piñonero, almez, chopo) que tienen mayor capacidad de absorción; además se señala que según la guía elaborada por el Ministerio la capacidad de absorción del pino carrasco es de 1,33 t CO₂/ha/año, mayor a la considerada en el informe.

Se indica que se corregirá el EATE para hacerlos concordar con dicho Estudio, apartados 5.2.4, Resumen no técnico y el apartado 7 de las medidas correctoras. Respecto a este último se indica que se adoptarán las siguientes medidas para compensar las emisiones:

- *Proyectos de ajardinamiento de las zonas interiores del ámbito del Plan Especial del Área Logística de Sagunto.*

- *Proyectos de regeneración de áreas deforestadas próximas al Área Logística de Sagunto:*

** Se coordinará con el órgano competente en la materia la ubicación, superficie, tipo de plantaciones y número de las zonas susceptibles de reforestar en el momento de desarrollo del Área Logística de Sagunt.*

** Los proyectos de urbanización que se redacten para el desarrollo del área logística incluirán los proyectos de las zonas a reforestar que compensen las emisiones de CO₂”*

Respecto al suelo a reforestar se proponen 4 áreas próximas que han sufrido los efectos de un incendio forestal. Se indica que la concreción de la superficie a reforestar y especies a utilizar se derivará al momento de elaborar el proyecto de urbanización y será la Dirección General del Medio Natural la que concrete la misma.

- A la vista del Estudio de Huella de Carbono, del mencionado informe y de la respuesta realizada por el promotor cabe realizar el siguiente análisis:

* Por un lado se debe tener en cuenta que los cálculos realizados en el Estudio son estimativos dado el nivel de concreción que se puede alcanzar en estos momentos de la tramitación.

En los cálculos realizados (apartado 7.3) se considera que se emitirán 5.102 toneladas de CO₂ al año durante el funcionamiento del sector al 100% de su desarrollo. Para compensar estas emisiones se ha estimado que en el ajardinamiento de las zonas interiores del ámbito cabrían unos 28.349 Pinus sp. que generarían una ganancia de 7.873 toneladas de CO₂ al año.

Igualmente se procede a estimar la pérdida que supone la eliminación de los campos de cítricos que existen en la actualidad. Se ha considerado que según los datos del CSIC los naranjos fijan 5,6 t CO₂/ha/año y que la superficie cultivada es de 311,84 ha, que supondrán 1.741,6 t CO₂/año.

Con estas cifras se observa que sería suficiente el ajardinamiento del propio polígono para absorber las emisiones de CO₂. ($7.873 > (5.102 + 1.741,6)$).

* No obstante tal como se indica en las aclaraciones realizadas por el promotor en diciembre de 2021 esta es una mera estimación que no se podrá concretar hasta la elaboración del Proyecto de Urbanización en donde se podrá precisar las superficies a vegetar y las especies a utilizar.

Dado que el Proyecto de Urbanización está sometido a evaluación de impacto ambiental será en el momento de su tramitación cuando se verifiquen las emisiones de CO₂ y se compruebe si son suficientes las zonas verdes del sector o si bien será necesario repoblar suelos forestales exteriores tal como se señala como segunda medida compensatoria.

En cuanto a la variedad de especies que se elijan deberá procurarse su supervivencia en el tiempo, teniendo en cuenta los aportes hídricos necesarios, la separación entre ellas, la adaptación al tipo de suelo y al clima mediterráneo.

Respecto a la estimación realizada, conviene puntualizar que existen ciertos aspectos que no se han considerado y que reducirían la ganancia de aportes de CO₂ de las zonas verdes internas del sector; una vez sean tenidos en cuenta parece derivarse que serían necesarios aportes exteriores con la reforestación de suelos incendiados tal como se propone en la segunda medida correctora:

- * Los aportes de los ajardinamientos de las parcelas privadas no pueden considerarse en los cálculos ya que se carece de garantías de su ejecución, control o mantenimiento.
- * Por ZV3 y ZV4 discurren líneas de alta tensión en aéreo. Si se mantienen las mismas generan una servidumbre sobre el suelo donde no es posible plantar arbolado.
- * La ZV1 se encuentra en el área de afección visual de la línea férrea por lo que la plantación de arbolado estará condicionado por cuestiones paisajísticas.
- * Está prevista la construcción de depósitos de detención de las aguas pluviales en las zonas verdes que limitarán igualmente la plantación de arbolado.
- * No se ha justificado la superficie destinada a cultivo de cítricos. De una aproximación realizada sobre la foto aérea actual se obtienen unas 50 hectáreas más de plantaciones cuya absorción deberá ser reemplazada.

D.5.- Las cuestiones manifestadas por el Servicio de Espacios Naturales Protegidos se refieren principalmente al mantenimiento de los aportes de agua a la zona húmeda Marjals del Moros y que se derivan del **Estudio Hidrológico, Climatológico y de Drenaje**.

Los aportes que se eliminan procederían de la red de acequias de riego, la filtración al subsuelo del agua de lluvia y las cuencas y líneas de escorrentía.

- En el Documento Complementario (DC) elaborado en enero 2022 por el promotor se describen las medidas adoptadas en el Plan:

- * La ejecución de SUDS (sistemas urbanos de drenaje sostenible) se contempla, además de en dicho Estudio, en la Ficha de Gestión y en las Ordenanzas del Plan. Su concreción se deriva al Proyecto de Urbanización.
- * Uso de pavimentos ecológicos en el interior de las parcelas
- * Recuperación del agua de condensación procedente de las máquinas refrigeradoras.

En el mencionado Estudio también se proponen otra serie de medidas:

- * Como medios para laminar las aguas procedentes de los viales la reposición de acequias de forma perimetral, en las zonas verdes, que queden integrados de forma continua dentro de los bulevares proporcionando continuidad al flujo del agua.
- * La remisión del agua de las cubiertas de las naves hacia depósitos de detención situados en las zonas verdes.
- * Tratamiento en la EDAR del agua residual para destinarlo posteriormente a la recarga del acuífero, riego y limpieza de viales.
- * Instalación de piezómetros para el control del nivel y calidad del acuífero.

- En el informe del mencionado Servicio también se hace mención a la desaparición de la red de drenaje natural y a la falta de conectividad de las acequias con la marjal. Se indica que cuando se construyó Parc Sagunt 1 se cubrió la acequia del Pozo de la Providencia y que con el tiempo se ha taponado debido a una falta de limpieza.

El drenaje natural ya quedó interrumpido con la construcción de Parc Sagunt 1 por lo que se debe intentar es reconducir los flujos para que lleguen hasta la marjal que es el objeto de las actuaciones pretendidas. Así mismo el mantenimiento de las instalaciones existentes es una cuestión ajena a la tramitación de este Plan Especial.

D.6.- Se ha realizado el Estudio **Corredor Territorial y Biológico** analizando la conexión entre el Parque Natural de La Serra Calderona y la Zona Húmeda Marjal dels Moros.

El marjal dels Moros es rica en aves, pero no en comunidades de mamíferos, por lo que los corredores podrían conectar las poblaciones de mamíferos del interior con la costa. El Estudio pasa a analizar las especies de mamíferos que podrían desplazarse (nutria, tejón, gineta, garduña, comadreja, zorro, roedores, ungulados...), así como reptiles y anfibios.

En el mismo se señalan las infraestructuras lineales que actúan como barreras impermeables: AP-7, V-21, V-23 y líneas férreas. Estas infraestructuras no cuentan con pasos de fauna diseñados específicamente pero si que cuentan con drenajes para canalizar las escorrentías que podrían utilizarse alternativamente para dicha función. También existen pasos superiores pero difícilmente serían utilizados por la fauna por el tránsito habitual de vehículos.

El Barranc del Llop viene a constituir el único paso con continuidad que atraviesa las infraestructuras lineales mencionadas si bien a su paso por la línea férrea se estrecha perdiendo sección.

El desarrollo del proyecto contempla igualmente nuevas infraestructuras que conformarán barreras para la fauna por lo que será necesario adoptar medidas para facilitar su permeabilidad. Las medidas que se proponen son:

- * Preservar de edificaciones el ámbito que actúa de corredor.
- * Señalización en las carreteras los puntos de mayor riesgo de atropello. (conexión CV-309 con V-21)
- * Restitución de acequias y barrancos (acequias Arrif y Canyaret)
- * Redimensionado de los pasos inferiores existentes.
- * Instalación de pasos de fauna en las nuevas infraestructuras (ecoducto sobre la CV-309)
- * Vallado en las infraestructuras viarias para impedir atropello y redirigir a la fauna hacia los pasos creados.
- * Sistemas de escape en los vallados para permitir la salida (no la entrada) de la fauna.
- * Revegetación con matorral que sirva de refugio y marcar los caminos hacia los pasos.
- * Creación de nuevos habitats (zona encharcable, setos, refugios de piedra)
- * Colocación de cajas nido para murciélagos, aves insectívoras o rapaces nocturnas)

Para garantizar la ejecución de estas actuaciones se ha incluido en la Ficha de Gestión un resumen de las mismas y una remisión al Estudio; los artículos 7.5 y 104 de las ordenanzas también indica que son aplicación.

D.7.- Se ha procedido a analizar los contenidos de las **ordenanzas** observándose lo siguiente:

- Artículo 100. Zona Suelo No Urbanizable de protección agrícola.

El texto se remite al art. 275 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Sagunto que fue aprobado en 1992. Este artículo contempla usos que no se encuentran adaptados al TRLOTUP por lo que debe redactarse específicamente para hacerlo compatible con la normativa urbanística vigente.

En este sentido únicamente se permitirán los usos compatibles con el mantenimiento, conservación, mejora, aprovechamiento y puesta en valor de los recursos protegidos (corredor ecológico y territorial). Además podrán permitirse los cultivos agrícolas y el mantenimiento de las construcciones existentes.

- Artículo 18. Zonas verdes y espacios libres.

La redacción del artículo debe tener en cuenta que se trata de una zona verde de un polígono industrial/logístico y la forma y situación de las parcelas elegidas para su localización. Además se deben introducir los condicionantes necesarios para compensar las emisiones de CO₂ tal como se determina en el Estudio de la Huella de Carbono.

- Artículo 13. Condiciones de las actuaciones integradas.

Se indica que el suministro eléctrico deberá proceder preferentemente de fuentes renovables.

A este respecto se debe tener en cuenta la publicación en el DOGV del 28 de agosto de 2020 del Decreto Ley 14/2020, del Consell, de medidas para acelerar la implantación de instalaciones para el aprovechamiento de las energías renovables por la emergencia climática y la necesidad de la urgente reactivación económica, siendo de aplicación su artículo 14:2:

"2. En los nuevos edificios de uso residencial, dotacional, industrial o terciario, los que se rehabiliten o cambien de uso, así como estacionamientos en superficie que dispongan de cubierta sobre suelo urbano, de titularidad pública o privada, que ocupen un área total construida superior a 1.000 metros cuadrados se instalarán módulos fotovoltaicos para producción de energía eléctrica. La potencia eléctrica a instalar se determinará teniendo en cuenta la disponibilidad de espacio apto en la cubierta, con un mínimo de 15 kW."

Esta obligatoriedad deberá introducirse en el texto de la ordenanza del Plan.

D.8.- Se ha propuesto minorar la **reserva de plazas de aparcamiento** para lo cual, tal como se ha indicado en el apartado C.2, el IVACE ha emitido informe el 28 de enero de 2022.

Con el fin de solventar las cuestiones de dicho informe el Servicio de Planificación emite informe el 15 de febrero de 2022 señalando los cambios que se deben introducir en la propuesta de planeamiento, que en resumen son:

* El artículo 22 de las ordenanzas

* Se crea una nueva parcela CA-2 de unos 35.000 m² destinada a aparcamiento. Para ello será necesario modificar la ordenación pormenorizada, plano O.03, ya que dicha parcela se ubicará en el extremo norte de la parcela ZND-IN 3 que reducirá su tamaño.

* Los apartados 3.5 y 3.8 de la Memoria Justificativa relativos a los estándares mínimos y zonas de ordenación.

* En las fichas se actualizarán las superficies y edificabilidades para considerar la parcela CA-2.

Si bien son cuestiones de carácter urbanístico más que ambientales, se consideran ya que modificarán la ordenación de la propuesta de planeamiento inicialmente remitida.

E) ACCIONES DE SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL PLANEAMIENTO.

En el EATE se incluye el Programa de Vigilancia Ambiental que contempla actuaciones tanto en la fase de urbanización como de funcionamiento.

Se incluye la elaboración de informes anuales de seguimiento, por parte del Agente urbanizador, Parc Sagunt. El Ayuntamiento verificará igualmente el cumplimiento de los parámetros de las emisiones que se generen. Se han establecido 9 áreas a controlar (ocupación de suelo, espacio público, movilidad, complejidad urbana, espacios verdes/biodiversidad, patrimonio, metabolismo urbano, cohesión social y cambio climático), con un total de 68 indicadores.

Además de dichos informes de seguimiento se contemplan diversos informes durante la ejecución de las obras de urbanización.

F) ACUERDO DE EMISIÓN. DETERMINACIONES FINALES.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 56 del TRLOTUP, de acuerdo con los fundamentos que han expuesto, se **PROPONE** considerar aceptable desde el punto de vista ambiental la presente Declaración Ambiental y Territorial Estratégica (DATE) del **Plan Especial del Área Logística de Sagunt** presentada por el Dirección General de Obras

Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, siempre y cuando se incorporen en el mismo, antes de su aprobación definitiva, las siguientes determinaciones:

1.- Debe aclararse en la memoria que el ámbito del Plan no se ciñe exclusivamente al sector de suelo urbanizable creado sino que también afecta al Suelo No Urbanizable mediante la creación de la zona ZRP-AG1, suelo rural protegido agrícola, como corredor ambiental. En este mismo sentido es necesario que se elabore la ficha de la zona ZRP-AG1 en los términos especificados en el Anexo V TRLOTUP.

2.- Se deben cambiar las ordenanzas en los términos descritos en el apartado D.7.

3.- El Proyecto de Urbanización se someterá al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El mismo se acompañará de un estudio donde se concrete con mayor precisión la huella de carbono, se determine la ganancia producida por las zonas verdes, la pérdida por los campos de cítricos eliminados y las características, en caso de ser necesario, de la reforestación del suelo forestal. Para poder realizar el mismo será necesario que el Proyecto de Urbanización estudie con precisión el ajardinamiento que se realizará en las zonas verdes.

En el caso de que sea necesaria la reforestación de suelo forestal, su importe y ejecución se incluirá en el Proyecto de Urbanización. La ejecución de las medidas correctoras coincidirá temporalmente con las del resto de la urbanización.

Tal como se contempla en el Plan, también estudiará el mantenimiento de la funcionalidad de la red de acequias, los sistemas SUDS, la recuperación del agua de condensación procedente de los equipos de refrigeración y el tratamiento del agua depurada.

Las conexiones viarias que corren a cargo del sector se incluirán en este Proyecto de Urbanización.

Este Proyecto adoptará medidas para minorar la contaminación lumínica que pudiera producirse e incluirá las actuaciones previstas en el Estudio Corredor Territorial y Biológico.

4.- En la Ficha de Gestión del Plan se incluirá:

* La necesidad de implantar una estación con medición en continuo, la cual se debe integrar en la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, cuya ubicación deberá ser supervisada y consensuada con la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental.

* El suministro hídrico procederá de la fuente indicada por la Confederación Hidrográfica del Júcar en su informe de 1 de diciembre de 2021: *“Que la fuente primera y principal de*

suministro para las actuaciones propuestas sean las instalaciones de desalación. Una vez agotado este recurso, en caso de pretender nuevos incrementos, estos podrán proceder de la conducción Turia-Sagunto". Deberá tramitarse la oportuna concesión para su aprovechamiento.

* La necesidad de estudiar la huella de carbono en el Proyecto de Urbanización.

* La redacción en el Proyecto de Urbanización de un Plan de Seguridad frente al riesgo de accidentes en donde deberá tenerse en cuenta la incidencia de las 6 actividades situadas fuera del sector (y que se describen en el apartado 3.5.7 del EATE).

* Se recomienda se revise la cuantía de la edificabilidad total del sector para que se cuadre con la suma de las edificabilidades parciales de cada parcela.

5.- Se deberá describir la solución gráfica de los accesos viarios cuya ejecución se vincula al sector y deberá reflejarse en la parte con eficacia normativa (por ejemplo en las Fichas) y no únicamente en la memoria justificativa ya que no tiene dicha eficacia.

6.- En los indicadores de seguimiento se incluirán los relativos al mantenimiento y funcionamiento del corredor ecológico.

7.- Se incluirán en el Plan Especial propuesta, con los cambios derivados de las determinaciones anteriores, las modificaciones señaladas en el "Documento de Conclusiones de los informes sectoriales a la propuesta de Plan Especial del Área Logística de Sagunt" elaborado en diciembre de 2021, en el "Documento Complementario al emitido en diciembre de 2021..." elaborado en enero 2022 y en el informe del Servicio de Planificación de 15 de febrero de 2022.

8.- Previamente a la aprobación definitiva del Plan deberá obtenerse pronunciamiento definitivo del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de la Dirección General de Cultura y Patrimonio y de la Demarcación de Carreteras del estado referentes a la afección paisajística, sobre el patrimonio cultural y las conexiones viarias.

La declaración ambiental y territorial estratégica tiene naturaleza de informe preceptivo y determinante y no es susceptible de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial contencioso-administrativa frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan o programa, o bien, sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de aprobación del plan o programa.

La declaración ambiental y territorial estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Diari Oficial de la

Generalitat Valenciana, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del plan o programa en el plazo máximo de dos años desde su publicación, salvo que se acuerde su prórroga en los términos establecidos en el art 59 del TRLOTUP.

Esta declaración ambiental y territorial estratégica será publicada en el DOGV y puesta a disposición del público en la página web de la Generalitat. Se dará traslado de la misma al órgano promotor y al órgano sustantivo.

ÓRGANO COMPETENTE

La Comisión de Evaluación Ambiental es el órgano competente para emitir la declaración ambiental y territorial estratégica a que se refiere el artículo 56.6 del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, 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 LA DECLARACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA DEL PLAN ESPECIAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT**, debiendo incorporarse al Plan las determinaciones finales señaladas.

Notificar a los interesados que contra la presente Resolución, por no ser un acto de definitivo 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

Firmado por Jose Del Valle Arocas el
18/02/2022 12:20:40

