

DOCUMENTO DE CONSULTA PÚBLICA DE LA INICIATIVA INDUSTRIAL PRESENTADA POR LA MERCANTIL POWER HOLDCO S.A EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SAGUNTO, A EFECTOS DE SU DECLARACIÓN COMO PROYECTO TERRITORIAL ESTRATÉGICO.

Con fecha 30/08/2022, se recibe la documentación de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo, en el que se traslada a la Dirección General de Política Territorial y Paisaje, de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, la iniciativa presentada por la empresa POWER HOLDCO, S.A., perteneciente al Grupo Volkswagen, a efectos de su declaración como Proyecto Territorial Estratégico (en adelante PTE) en los términos del artículo 15.6 y la disposición adicional octava del Texto Refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (en adelante, TRLOTUP), aprobado por Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, según redacción dada por el Decreto Ley 4/2022, de 3 de junio, del Consell.

Según la citada disposición adicional octava del TRLOTUP se establece que el procedimiento para la declaración de un proyecto territorial estratégico para industrias de alto componente tecnológico e innovador se iniciará una vez recibida la documentación de la Conselleria competente por razón de la materia, mediante una consulta pública en los términos del artículo 51 del TRLOTUP y se dará audiencia a los municipios afectados. Esta información debe ser concisa y esquemática acerca de las características del proyecto, sus impactos sobre la renta y el empleo, la valoración de sus posibles alternativas y sus mecanismos de planificación y gestión. Con todo ello, y con el resultado de la consulta pública, la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio emitirá un informe de adecuación de la iniciativa presentada con los objetivos, principios y criterios de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). En caso de ser favorable, la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio elevará al Consell la propuesta de declaración de esta iniciativa empresarial como Proyecto Territorial Estratégico.

Posteriormente, con fecha 05/10/2022, se recibe nueva documentación sobre este proyecto, remitido por la Dirección General de Industria, Energía y Minas, de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo, en la que se solicita la inclusión en el PTE de las infraestructuras de producción y suministro energético (eléctrico) a través de las energías renovables necesarias para contribuir al abastecimiento energético a la futura planta de fabricación de baterías para la automoción eléctrica, todo ello siguiendo las disposiciones normativas del Decreto Ley 8/2022, de 5 de agosto, que modifica el texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje.

Objetivos del proyecto territorial estratégico y problemas que se pretenden solucionar

La instalación de una gigafactoría de fabricación de baterías para vehículos eléctricos en el ámbito del denominado Parc Sagunt II es una iniciativa empresarial con importantes efectos positivos y permanentes para el conjunto del territorio. Desde el punto de vista económico, esta implantación será un primer paso para consolidar un clúster industrial e innovador dedicado a la movilidad sostenible en la Comunitat Valenciana que, al margen de su impacto en la renta regional, provocará efectos de arrastre sobre diversas actividades económicas complementarias, tendrá un efecto tractor sobre otras industrias auxiliares y de proveedores y dinamizará el sistema innovador de la Comunitat. Todo ello puede contribuir a consolidar el territorio valenciano como uno de los referentes europeos en materia de fabricación de vehículos y componentes para la movilidad eléctrica sostenible.

Desde el punto de vista social, al margen de la mejora del prestigio y de la imagen de marca de la Comunitat Valenciana, esta factoría tendrá un gran impacto sobre la creación de empleo, tanto directo como indirecto e inducido, potenciará la formación adaptada en todos los niveles y adoptará las políticas avanzadas del Grupo Volkswagen en materia de igualdad y no discriminación.

Desde el punto de vista ambiental, la producción de la factoría contribuirá a la reducción de las emisiones de CO₂, así como de contaminantes atmosféricos de fuerte impacto en la salud humana ligados al uso de combustibles fósiles en la automoción. La implantación de esta factoría, y otras semejantes en la Unión Europea, contribuirán a la descarbonización de la economía, a la consecución de economías de escala para abaratar los costes de los vehículos eléctricos y a reducir la dependencia energética en materia de combustibles fósiles. Por otra parte, y al igual que sucede con las políticas de igualdad en la empresa, el Grupo tiene amplia experiencia en la implantación y gestión de sistema e indicadores de mejora ambiental continua en sus productos y procesos productivos.

Por último, el promotor plantea la alimentación energética de la factoría mediante energías renovables de origen fotovoltaico, para garantizar un suministro de energía de 240 GWh/año, siendo Iberdrola España, S.A., la empresa designada para la implantación, titularidad y gestión de varias plantas fotovoltaicas en las proximidades de la gigafactoría dentro del término municipal de Sagunt.

Descripción de la actividad

La actividad principal de Power HoldCo Spain es la fabricación de pilas y acumuladores eléctricos para la automoción, encuadrada en el CNAE con dígitos 2722. Estos códigos de actividad corresponden a las actividades “Fabricación de material y equipo eléctrico”, las cuales están encuadradas en la clasificación del INE como sectores manufactureros de tecnología media-alta, con lo que se cumplen las condiciones para la declaración de un Proyecto Territorial Estratégico para actividades industriales de alto componente innovador establecidas en el apartado 3º de la Disposición Adicional 8ª del TRLOTUP.

Impacto directo, indirecto e inducido de la inversión

La inversión total estimada se sitúa en torno a los 4.500 millones de euros en 2023-2026 y en los sucesivos años (para la fase inicialmente proyectada se prevé una inversión de más de 3.000 millones de euros).

Por otra parte, y según la documentación obrante, el impacto directo en el Valor Añadido Industrial (VAB) de esta iniciativa empresarial en la Comunitat Valenciana supondrá unos 650 millones de euros cuando se alcance el 100% de la producción prevista. Esta generación de VAB supone por sí misma un incremento del 50% del actual VAB del sector valenciano de la automoción, con lo cual quedaría acreditado su fuerte impacto supramunicipal teniendo en cuenta que este sector de la automoción ya supone el 11% del VAB industrial de la Comunitat Valenciana. La productividad en términos de ocupación sería de unos 150.000 euros/empleado-a, prácticamente el doble de la ratio actual en el sector de la automoción, lo cual es indicativo de la innovación y especialización de esta gigafactoría. Según estos mismos datos, el efecto indirecto sobre el VAB industrial oscilaría entre 663 y 722 millones de euros en función del grado de avance de la implantación de la planta de Sagunt.

Respecto de los ingresos públicos, aplicando los parámetros correspondientes al municipio de Sagunt, el Impuesto sobre Actividades Económicas devengaría 5.842.331,81 euros anuales durante el periodo 2027-2031, y de 9.565.304,06 euros anuales a partir de 2032. Por su parte el Impuesto de Bienes Inmuebles a recaudar por el ayuntamiento alcanzaría la cifra de 2.565.304 euros anuales, todo ello sin perjuicio de las bonificaciones que se pudieran otorgar por la creación de empleo y otros factores de inversión.

Respecto del impacto sobre las haciendas Autonómica y Central cabe deducir que, de los efectos directos, indirectos e inducidos de la inversión y de la creación de empleo en la implantación industrial, estos serán significativos, especialmente sobre el IVA, el IRPF, el Impuesto de Sociedades y los relacionados con el incremento presumible de la actividad inmobiliaria en la zona.

Impacto directo, indirecto e inducido sobre el empleo

La documentación presentada separa la generación de empleo durante la fase de la construcción de la planta, incluyendo el montaje de la maquinaria y puesta en marcha de la gigafactoría, y la fase posterior ligada con la producción. Por lo que respecta a la totalidad del empleo temporal, primera fase, se estima en una media anual de 8.900 puestos de trabajo directos y 10.200 indirectos durante el periodo 2023-2026.

Respecto del empleo relacionado con la fase de producción, la documentación presentada contrasta diferentes metodologías con resultados parejos. Así, y para la Comunitat Valenciana, se estima una creación de empleos directos de casi 4.200 puestos de trabajo (únicamente en la fase de desarrollo del proyecto inicialmente proyectada el número estimado de empleos ascendería a más de 3.000), siendo el 92% personal de producción y el 8% de dirección y administración. En este sentido, la empresa hace hincapié en la calidad y estabilidad de este empleo. Por su parte, el empleo indirecto estimado es de unos 27.000 puestos de trabajo, mientras que el inducido alcanza los 11.000. Es de remarcar que, con independencia del personal directamente relacionado con la planta de baterías, los empleos indirectos tendrán más peso en los sectores de metalurgia y productos metálicos, productos químicos, maquinaria y equipo y reparación e instalación de maquinaria.

Por otra parte, un aspecto fundamental de la responsabilidad corporativa de la empresa es la política de igualdad e integración de todos los colectivos, evitando la segregación por razones de género, raza, condición sexual o colectivos especiales. La empresa promotora de esta actuación, Power HoldCo Spain, es de reciente creación, pero existe un compromiso de asumir íntegramente las políticas en esta materia de la matriz Volkswagen, que cuenta con una dilatada experiencia en la aplicación de estas políticas de igualdad de oportunidades entre todos sus empleados. De esta forma, existe un compromiso de:

-Aplicar el índice de diversidad de la empresa cuyo objetivo final es el 50% de las contrataciones en cuanto al género, y elevar paulatinamente la presencia de mujeres en los puestos directivos (25% en 2025).

-Diseñar las instalaciones con perspectiva de género, reforzando el transporte público, la proximidad con los tejidos residenciales, la seguridad y buena visibilidad de espacios comunes y generalizar los trayectos seguros.

-Desarrollar programas de mejora de la igualdad de oportunidades en la carrera profesional, aplicando el “Target Igualdad de Género” de las Naciones Unidas.

-Programas de conciliación entre la vida laboral y la profesional, desarrollados con gran éxito en Alemania.

- Programas en favor de la diversidad, con la aplicación en el Grupo Volkswagen de un Panel de Diversidad en 2021 que incluye un seguimiento sobre conductas discriminatorias, racismo e incluso el impacto de los algoritmos en la discriminación de las personas.
- Desarrollo de programas de integración en la plantilla de empleados con discapacidad.

Efectos de arrastre sobre el conjunto de la estructura económica de la Comunitat Valenciana

En principio, y al margen de los efectos directos, indirectos e inducidos sobre la actividad económica, que serán paulatinos a medida que se vaya completando la implantación industrial, hay que tener en cuenta que este sector de fabricación de baterías para la movilidad eléctrica está en la actualidad, de forma mayoritaria, concentrado en Asia, así como las redes de proveedores que controlan la fabricación de los diferentes componentes integrados en los procesos productivos. No obstante, y el Grupo Volkswagen es un ejemplo claro de esta nueva estrategia, los grandes fabricantes de la automoción en la Unión Europea están adoptado un modelo regional de proximidad en la fabricación de automóviles eléctricos, lo más próximo posible y con el control mayoritario de la cadena de valor de este producto. Esto pasa por la proximidad de los proveedores, y la creación de parques industriales que admitan estas empresas auxiliares para reforzar los efectos del clúster industrial.

Por lo tanto, el peso inicial de los proveedores de la Comunitat Valenciana sobre esta iniciativa será reducido, pero cabe esperar, y la empresa está trabajando en ello, la implantación de proveedores en localizaciones próximas para consolidar un conglomerado industrial de automoción eléctrica y sostenible. No obstante, por las propias características del sector, tales como la procedencia de las materias primas y la localización de las empresas auxiliares caben riesgos en la cadena de suministros, tanto por la competencia mundial en la fabricación de baterías, como por el agotamiento de los recursos minerales que son la base de esta producción. Como consecuencia de estos riesgos, surgen como retos a medio plazo la producción de baterías con materiales más abundantes en la corteza terrestre, y las plantas de reciclaje de baterías que pueden suponer en el futuro otra fuente de creación de valor añadido de proximidad.

Respecto del fomento del uso del ferrocarril en el sector, hay que apuntar que la fabricación de automóviles utiliza el tren en sus relaciones de comercio exterior con una mayor proporción que otros sectores de la estructura económica valenciana. En el caso de la fabricación de baterías para la automoción, por el peso del producto y la peligrosidad química de algunos de sus componentes, el ferrocarril es un modo eficiente y seguro de transporte, y la ventajosa situación de Sagunt (en el eje del corredor mediterráneo y del corredor Aragón-Cantábrico) fue uno de los factores de localización más importantes

evaluados por el Grupo Volkswagen para instalar esta planta en el Camp de Morvedre. Por todo ello, es esperable que la captación de este tráfico de mercancías generados por la planta utilizando el ferrocarril sea muy relevante. En total se prevén unas 400.000 toneladas anuales, en las que el ferrocarril deberá tener un protagonismo principal, lo cual refuerza la necesidad de acelerar las actuaciones ferroviarias en este ámbito.

Por otra parte, la fabricación a gran escala de vehículos de movilidad eléctrica permitirá alcanzar escenarios muy favorables a la descarbonización de la movilidad y facilitará el llevar a cabo procesos disruptivos que modificarán las estructuras de la movilidad tal y como se contemplan en la actualidad. La movilidad como servicio o la aplicación a gran escala de la inteligencia artificial a la gestión del tráfico en la ciudad producirán cambios favorables en la eficiencia de los vehículos y la reducción de la huella de carbono. No obstante, queda todavía un gran margen de maniobra en la reducción de las emisiones en el ciclo de vida del vehículo eléctrico.

Relación del proyecto con el ecosistema valenciano de innovación

En principio, las actividades de mayor contenido innovador se desarrollan en la planta de Volkswagen en Salzgitter, que cuenta con un gran elenco de instituciones tecnológicas, científicas y académicas alemanas, que se encuentran fuertemente involucradas en dos de los grandes retos de las baterías para la movilidad eléctrica, como son las baterías de electrolitos sólidos y la introducción de materiales más baratos y abundantes para la fabricación de cátodos. El montaje de la planta y su funcionamiento se diseñará desde estas instituciones, y paulatinamente se generarán grandes retos en cuanto a las innovaciones de proceso y producto que se deberá absorber por la planta de Sagunt y, por consiguiente, tendrá un mayor impacto en el ecosistema innovador valenciano.

No obstante, ya se está trabajando en esta materia con iniciativas como la construcción de un centro de formación ligado a la gigafactoría con una inversión prevista de 15 millones de euros para ofrecer estudios alineados con estas materias.

Este sistema innovador valenciano ya cuenta con activos que le permitirán participar de forma eficiente en este proceso de creación de valor. En este sentido, el propio Plan Estratégico de la Industria Valenciana 2018-2023 tiene como uno de sus objetivos principales el fomento de las denominadas empresas tractoras y el fomento de clústeres territoriales y asociativos para paliar las debilidades del tamaño de las empresas.

Otro de los activos es la colaboración Universidad-Empresa (programa Intertalent), del que existen precedentes en el campo de la automoción, proporcionando asesoramiento mutuo, transferencia de conocimiento o definición de perfiles profesionales con habilidades para este tipo de producción industrial de media y alta intensidad tecnológica.

También es necesario aprovechar la potencialidad de los Institutos Tecnológicos localizados en la Comunitat Valenciana para mejorar la transferencia de conocimientos a este nuevo tejido productivo. En concreto, y en el caso de la fabricación de baterías para la automoción, el Instituto de Tecnología Química (CSIC) o el Instituto Tecnológico de la Energía pueden tener un papel relevante. También se apunta como positivo, la puesta en marcha de iniciativas como el *Valencian Innovation Mobility Hub* para favorecer el intercambio de buenas prácticas entre las capacidades industriales del sector y la creación de redes de innovación a todas las escalas.

Por último, se debe resaltar que el proyecto de Power Holdco se engloba en el PERTE liderado por el Grupo Volkswagen y SEAT S.A., conformado por 60 empresas con una inversión global de 10.000 millones de euros. Esta realidad va a necesitar de un gran esfuerzo de cooperación empresarial, tecnológica e institucional con otras regiones tanto españolas como de la Unión Europea y, por consiguiente, se abre un gran horizonte de oportunidad para las empresas y los centros de investigación de la Comunitat Valenciana.

Avance en las aplicaciones de la economía circular

El reto de la circularidad y del reciclaje de los flujos de agua, energía y materiales constituyen grandes objetivos de la planta de Sagunt. Según consta en documentación presentada, las acciones son las siguientes:

-En materia de agua, en función de su origen tendrá tratamientos distintos. Así, las aguas residuales de las torres de refrigeración y las procedentes de la limpieza de los equipos de producción serán tratadas por depuradora interna o planta de tratamiento *in situ*. Las aguas residuales sanitarias asimilables a las urbanas residenciales se verterán a la red convencional.

-Las necesidades de consumo energético se estiman en aproximadamente 2850 GW. Una parte de esta energía será de origen fotovoltaico proveniente de la planta de autoconsumo, en los términos que se indican en el apartado y los planos correspondientes.

-El reciclaje de las materias primas y productos finales se encuentra inmersa en un proceso de cambio auspiciado por la regulación de la Unión Europea, y en el que se sigue trabajando en estos momentos. Tres son las cuestiones más complejas en la circularidad de estos productos en el proceso de fabricación:

- Reciclaje y minimización de disolventes. La empresa promotora se compromete a la instalación específica de una unidad de recuperación y reciclaje de disolventes del tipo NMP (Normal metil-2-pirrolidona o N-Metil-2-pirrolidona), con una eficiencia del 90%.

- Reciclaje de los residuos de los electrodos. Durante la producción de baterías se produce una cantidad significativa de chatarra, superior al 10% cuyo reciclaje es costoso y complejo. Power Holdco tiene la intención de implantar un proceso innovador de reciclaje, con cierta incertidumbre tecnológica, para que parte del material activo de la chatarra pueda ser reutilizado directamente en el proceso de producción.
- Reciclaje de la propia batería. Debido a que la batería es muy difícil de reciclar, los esfuerzos en cuanto a la investigación en reciclaje se centran en la recuperación de componentes procedentes de minerales raros, de elevado precio de mercado y escasez. Power Holdco ya está trabajando en su centro de I+D de Salzgitter en el diseño de mejoras de las actuales tecnologías de reciclaje en las que este grupo empresarial ha sido pionero en la Unión Europea.

Por último, y a efectos de energías renovables, y al margen del suministro energético a la factoría por plantas fotovoltaicas situadas en suelos próximos, el promotor tiene la intención de integrar paneles fotovoltaicos en sus instalaciones, conscientes de la importancia de reducir la huella de carbono en toda la cadena del proceso de fabricación de baterías para la automoción.

Integración del proyecto en la infraestructura verde del territorio

Atendiendo a la documentación presentada, el proyecto se inserta en el contexto de una infraestructura verde exterior cuyos elementos más significativos son el Marjal dels Moros, zona húmeda catalogada e incluida en la Red Natura 2000, el Parque Natural de la Sierra Calderona, y su conexión territorial y funcional a través de un corredor natural que permite la comunicación entre estos dos espacios discurriendo en sentido NW-SE. En este contexto, el futuro Plan Especial, que otorga cobertura a la ordenación de Parc Sagunt II, que es el ámbito donde se localiza la planta de baterías (gigafactoría), propone una recalificación a suelo agrario protegido de un espacio situado al sur de la actuación, actualmente considerado suelo no urbanizable común, para garantizar la permeabilidad del territorio, la cual deberá ser reforzada por las acciones de permeabilización que se planteen en el corredor ferroviario. Además, tal y como se solicitó desde la Dirección General de Política Territorial y Paisaje. El plan propone una infraestructura de permeabilidad ecológica (ecoducto) sobre la carretera CV-309, uniendo el corredor territorial y las zonas verdes de Parc Sagunt. En un segundo nivel de proximidad respecto de la actuación se encuentran elementos de la infraestructura verde muy relevantes como el río Palancia, la Huerta de València o elementos culturales sobresalientes como el conjunto del castillo de Sagunt.

Al margen de estos elementos, también deben formar parte de la infraestructura verde las zonas que el estudio de paisaje del Plan Especial cataloga como de muy alto valor. Dicho estudio de paisaje propone como objetivos la conexión visual de las unidades de paisaje de mayor valor, el mantenimiento en la medida de lo posible del patrón escénico de la huerta

y la gestión de la conectividad territorial. El desarrollo de estos objetivos y las medidas correspondientes se encuentran reflejadas en la documentación del Plan Especial que se encuentra en la secuencia final de su tramitación administrativa una vez superada su fase ambiental:

https://politicaterritorial.gva.es/es/web/logistica/actuacions-en-participacio-publica/-/asset_publisher/92CfufflOnjN/content/plan-especial-del-area-logistica-de-sagu-1

https://ovea.gva.es/oficina_tactica/VisualizadorPDFIT?uuid=615d2e95-6580-4541-8075-af0e0e23ab5c

Además, la solicitud de inclusión de las plantas fotovoltaicas, cuyos ámbitos se sitúan al norte del Río Palancia y al oeste de Parc Sagunt II, amplían la relación de los proyectos con la infraestructura verde regional, en particular es necesario tener en cuenta la proximidad al corredor territorial, definido en la ETCV, entre el Río Palancia y la Marjal de Almenara, cuya parte sur se encuentra en el término municipal de Sagunt. Es esta una conexión ecológica y territorial que es necesario potenciar en el contexto más amplio de la actuación.

Desde el punto de vista de la infraestructura verde interna a la actuación, las propuestas del plan pasan por la creación de zonas verdes perimetrales para mitigar la afección visual de los ejes ferroviarios, la creación de ejes verdes entre los distintos bloques de la factoría, diseñar itinerarios verdes conectando los caminos rurales del municipio, potenciar las conexiones ciclopeatonales y otras medidas que se pueden consultar en el plan especial.

Por otra parte, la responsabilidad ambiental corporativa que va a ejercer la empresa promotora se basará en las políticas que el Grupo Volkswagen está llevando a cabo de forma pionera en la Unión Europea. En primer lugar, existe un compromiso de conseguir las certificaciones ISO, concretamente la ISO 9001, gestión de la calidad, la ISO 14001 de gestión medioambiental y la ISO 45001 de medidas de seguridad y salud laboral. Además, este grupo empresarial lleva tiempo implementando un Sistema de Gestión de Cumplimiento Medioambiental que deben de cumplir sus directivos, empleados y estar presente en todas las estrategias y planes de la empresa.

Definición cartográfica precisa del ámbito del proyecto

Comprende los suelos donde el Consell podrá efectuar, en su caso, la venta directa de los terrenos públicos, una vez éstos hayan obtenido su clasificación y zonificación como suelos industriales, todo ello en los términos de la disposición adicional octava del TRLOTUP. A estos suelos hay que incluir los exteriores a Parc Sagunt II que se dedicarán a la producción fotovoltaica.

Dichos ámbitos, reflejados en la documentación aportada por el promotor, se encuentran grafados en los Anexos I y II de esta consulta previa, incluyendo la localización de la gigafactoría, el parque de proveedores y los ámbitos propuestos por el promotor para la localización de las centrales fotovoltaicas:

-Respecto de la planta de baterías y los proveedores, se corresponde con las manzanas IN-3, IN-1, IN-2, IN-4, de la versión del Plan Especial de Parc Sagunt II, en tramitación, comprendiendo la ubicación de la planta de fabricación de baterías (IN-3), y el resto para la posible implantación de empresas proveedoras que tienen una vinculación estrecha con los procesos productivos, todo ello en los términos estratégicos que plantea la empresa respecto del refuerzo del cluster industrial.

En cuanto a superficie, según el Plan Especial, la IN-3 ocupa 1.293.806,4 m², y las tres manzanas restantes 1.393.631,6 m², por lo tanto la superficie de patrimonio público de suelo susceptible de ser vendida directamente en Parc Sagunt II es de 2.687.438,23 m², con un aprovechamiento lucrativo industrial de 2.929.307,68 m²t.

-Respecto de las superficies a ocupar por las centrales fotovoltaicas, se distinguen dos zonas, una al norte del Río Palancia compacta, y otra al oeste del futuro Parc Sagunt II, formada por cuatro piezas territoriales diferenciadas.

Valoración de las alternativas de localización

La decisión para la localización de una iniciativa empresarial de tan elevado impacto sobre la estructura económica y el empleo de un territorio requiere de la toma de decisiones a diferentes escalas. Una vez anunciada la implantación de este tipo de plantas en la Unión Europea, y en particular en España, siguiendo una estrategia de proximidad para evitar estrangulamientos tecnológicos y la dependencia de cadenas de suministros, principalmente de Asia, el grupo empresarial puso en marcha un proceso de decisión en el que finalmente fueron superando los distintos cortes de criterios e indicadores tres posibles localizaciones en España, siendo la Comunitat Valenciana, y en concreto el municipio de Sagunt el finalmente escogido. Las ventajas de este emplazamientos son múltiples, y así fueron consideradas por la empresa, teniendo como los puntos fuertes las conexiones portuarias y ferroviarias, la proximidad a servicios públicos, el tamaño de la parcela y sus posibles ampliaciones para los proveedores, la experiencia industrial de la zona, el nivel formativo y la capacidad de atracción de talento. También se analizaron las ventajas de Sagunt respecto de otras alternativas en el área metropolitana de Valencia, tomando como referencia la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y el Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana. Finalmente, y a la escala del Plan Especial, se

analizaron tres alternativas al margen de la alternativa cero (mantenimiento del modelo del Plan General), y teniendo en cuenta la localización final de la plataforma intermodal de Parc Sagunt II: localización de la plataforma al este del sector paralela a la CV-309, localización de la plataforma al oeste paralela a las vías férreas del corredor mediterráneo y localización de la plataforma al norte paralela al nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunt. La alternativa finalmente escogida fue la localización paralela a la CV-309.

Esquema del proceso de tramitación del proyecto

Una vez sometido este documento a la consulta previa del artículo 51 del TRLOTUP, y otorgada la necesaria audiencia a los municipios afectados, el departamento de la Generalitat Valenciana competente en materia de ordenación del territorio elaborará un informe de adecuación del proyecto a las directrices de la ETCV que, en su caso, se elevará junto con la propuesta de declaración de PTE al Consell. Este podrá declarar su acogimiento a los regímenes preferentes pertinentes y designar los órganos responsables para la elaboración, tramitación, aprobación, gestión y seguimiento de la actuación.

En estos momentos, se encuentra en su fase final de la tramitación administrativa el Plan Especial de Parc Sagunt II, dentro del cual se encuentra el ámbito propuesto para su declaración como PTE. Posteriormente será necesario tramitar un programa de actuación integrada, incluyendo un proyecto de urbanización con su declaración de impacto ambiental, la autorización ambiental integrada, y los correspondientes proyectos de edificación.

Respecto de las plantas fotovoltaicas, en la declaración de PTE del Consell también se determinará el procedimiento a seguir para su efectiva implantación.

Ventajas o condiciones de gestión a las que la parte promotora quiere acogerse

La disposición adicional octava del TRLOTUP permite acogerse a los PTE a una serie de regímenes preferentes en cuanto a tramitación, ventajas fiscales, exenciones de cargas urbanísticas y otras previstas en la legislación vigente, así como a la posibilidad de transmisión directa del patrimonio público de suelo y de la exención de licencias municipales y autorizaciones reguladas por la Generalitat.

En este sentido, el promotor de la actuación propone el otorgamiento de las siguientes condiciones:

-Exención de la obtención de licencias de obras municipal o de cualquier otro tipo de autorización municipal, declaración responsable a presentar en sede municipal o acto de control municipal para la construcción y primera ocupación de la gigafactoría de baterías. Que sea la Generalitat la encargada de garantizar el control urbanístico y que las obras e

instalaciones reúnen las condiciones adecuadas para su destino mediante los órganos que considere oportunos.

-Solicitan incentivos fiscales respecto de todo tipo de tributo, impuesto, ingreso de derecho público, asociado a las licencias, declaración responsable, actos de control, tramitación y aprobación de la Autorización Ambiental Integrada, y la declaración responsable del inicio de la actividad de esta.

-Declaración de la tramitación administrativa de urgencia, con reducción a la mitad de los plazos previstos de todos los instrumentos de planeamiento, gestión, edificación, ambientales y los dirigidos a la puesta en funcionamiento de la planta.

-Declaración de la posibilidad de transmisión de la propiedad o de puesta a disposición directa del patrimonio público de suelo incluido en el ámbito del PTE en favor del promotor, según el artículo 105.7 y la D.A.8ª del TRLOTUP.

-Declaración de interés social y utilidad pública la incorporación de los suelos exteriores al ámbito de Parc Sagunt II (parques fotovoltaicos) al Patrimonio Público de Suelo de la Generalitat, e inicio del procedimiento de expropiación forzosa.

-Reconocimiento de innecesariedad de la compensación del aprovechamiento urbanístico en materia de participación pública en las plusvalías derivadas de la implantación, tanto de la gigafactoría como de la zona de proveedores.

-Declaración como proyecto prioritario energético de las instalaciones de producción de electricidad, incluyendo sus líneas de evacuación, en los términos del artículo 3º del Decreto Ley 14/2020, así como la exención de cualquier ingreso público que prevea la legislación autonómica.

-Extensión de este régimen preferente para los proveedores de Power Holdco Spain que se implanten en el ámbito del PTE.

Anexo I: Localización de los ámbitos propuestos para la declaración de Proyecto Territorial Estratégico

Anexo II: Plano de la zonificación del ámbito del Proyecto Territorial Estratégico