

## **DOCUMENTO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

OCTUBRE 2021

## ÍNDICE

1. OBJETO DE ESTE DOCUMENTO.....	3
2. ANTECEDENTES LEGALES.....	3
3. FASE I. CONSULTAS A ADMINISTRACIONES, ORGANISMOS Y EMPRESAS.....	5
3.1. Solicitudes de información a organismos y empresas.....	5
3.2. Consultas en fase de tramitación del Documento Inicial Estratégico.....	6
4. FASE II. REUNIONES SECTORIALES.....	7
4.1. SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALENCIA.....	7
4.2. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.....	8
4.3. DIRECCIÓN GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD AMBIENTAL.....	8
4.4. DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE.....	9
4.5. DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO NATURAL Y DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.....	10
4.6. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN VALENCIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.....	11
4.7. AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA. DIRECCIÓN TÉCNICA.....	12
5. RESUMEN DEL DOCUMENTO DE ALCANCE Y OTROS INFORMES.....	12
5.1. DETERMINACIONES ANALIZADAS.....	13
5.2. APARTADO D: FACTORES AMBIENTALES Y AFECCIONES LEGALES.....	14
5.3. APARTADO E: RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELEVANTES.....	19
5.4. APARTADO F: RELACION DE DOCUMENTOS A INCORPORAR A LA VERSION PRELIMINAR DEL PLAN ESPECIAL:.....	20
6. FASE III. PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE.....	21
7. FASE IV. PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE PÚBLICO INTERESADO.....	21
8. FASE V. INFORMES RECIBIDOS TRAS INFORMACION PÚBLICA VERSIÓN PRELIMINAR.....	21
9. ANÁLISIS DE INFORMES-ALEGACIONES FASE V.....	23
9.1. ANÁLISIS DE INFORMES. GRUPO A. Administraciones y organismos públicos.....	23
9.2. ANÁLISIS DE INFORMES. GRUPO B. EMPRESAS SUMINISTRADORAS.....	83
9.3. ANÁLISIS DE INFORMES. GRUPO C. OTROS INTERESADOS.....	89
10. CONCLUSIONES.....	97

## 1. OBJETO DE ESTE DOCUMENTO

El objeto de este documento es detallar los procesos, actividades, y resultados posteriores, del Plan de Participación Pública (PPP) desarrollado durante la tramitación del Plan Especial de Ordenación del Área Logística de Sagunto (PE Sagunto).

Dicho Plan de Participación Pública se realiza de acuerdo a lo recogido en los artículos 51 y 53 de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP), en adelante LOTUP.

## 2. ANTECEDENTES LEGALES

El Plan de Participación Pública que se va a desarrollar en este trabajo, se rige de acuerdo a los siguientes articulados de la LOTUP, donde se destacan los aspectos más reseñables en subrayado:

### **Art 51. Consulta a las administraciones públicas afectadas y elaboración del documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico**

*Art. 51 LOTUP c) Plan de participación pública que identifique las administraciones públicas afectadas y al público interesado en el plan o programa y las modalidades o amplitud de información y consulta. El plan de participación pública deberá contener, al menos, la información pública mediante anuncio en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana y en un medio de comunicación social de prensa escrita de gran difusión y poner la documentación a disposición del público. En el caso de revisiones de planes generales de ordenación estructural y de modificaciones que supongan cambios de clasificación de suelo que alteren el modelo territorial del municipio o en la calificación del suelo que incrementen su aprovechamiento, el plan de participación pública incluirá, además y al menos, la celebración de sesiones explicativas abiertas al público sobre el contenido de la ordenación futura y las alternativas presentadas, la elaboración de resúmenes e infografías de las propuestas de ordenación más importantes para facilitar la difusión y comprensión ciudadana de la ordenación, así como memoria de viabilidad económica preceptiva, elaborada sobre la base de estudios de mercado rigurosos y acreditados por sociedades de tasación homologadas por entidades públicas con competencia para ello o por entidades análogas de otros países. Se permitirá la participación telemática desde un fórum o espacio habilitado donde el documento sea abierto a la ciudadanía y en el que se permita hacer aportaciones.*

### **Art 53. Participación Pública y consultas**

*1. La versión inicial del plan o programa, incluyendo su estudio ambiental y territorial estratégico y el resto de documentos exigibles por la normativa sectorial, serán sometidos, por el órgano promotor, a participación pública y consultas con las administraciones públicas afectadas y con las personas, asociaciones, plataformas o colectivos que se hayan pronunciado o aportado sugerencias en las fases previas a la redacción del plan o programa o de información del documento de alcance, mediante las acciones definidas en el plan de participación pública.*

*2. Como mínimo, será preceptivo realizar consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, publicar anuncios en el Diari Oficial de la Comunitat Valenciana y en prensa escrita de gran difusión y poner a disposición del público los documentos mencionados en el apartado anterior. Los anuncios indicarán la dirección electrónica para su consulta. La consellería competente para la aprobación de los instrumentos de planeamiento, a través de la dirección general correspondiente, ejercerá las funciones de coordinación necesarias en relación con la obtención de los informes correspondientes a las consultas que se realicen a los órganos de la Generalitat en esta fase del procedimiento.*

*Asimismo, será preceptivo realizar consulta a las empresas suministradoras de agua, energía eléctrica, gas, telefonía y telecomunicaciones, para que emitan informe sobre las necesidades*

y condiciones técnicas mínimas imprescindibles de los proyectos, obras e instalaciones que deban ejecutarse con cargo a la actuación urbanística; este informe tendrá carácter vinculante para las empresas suministradoras y eficacia durante el plazo que se fije en el planeamiento o programa de actuación para la ejecución de las obras de urbanización. La administración actuante en la aprobación definitiva de dichos instrumentos podrá modificar o fijar, sin merma de la calidad y eficacia legalmente exigible, las condiciones de implantación de los citados servicios sobre la base de criterios de eficiencia económica derivados del correspondiente procedimiento contradictorio, impulsado de oficio o a petición de los afectados. En defecto de informe al instrumento de planeamiento, podrá requerirse antes de la aprobación de los programas de actuación, de los proyectos de ejecución o de reparcelación, con los mismos efectos.

3. El periodo de participación pública y consultas será el adecuado para difundir la documentación y facilitar su examen, informe o alegación. El plazo mínimo de participación pública y consultas será de cuarenta y cinco días hábiles

4. Pasado, desde la solicitud del informe, el plazo de 45 días o el que fije la normativa sectorial respectiva, se continuará con el procedimiento. A los efectos de recabar los informes no emitidos en plazo que de acuerdo con esta normativa fueran preceptivos, de forma previa a la aprobación provisional del instrumento de planeamiento, el ayuntamiento requerirá a la Generalitat Valenciana para que convoque de forma fehaciente a las administraciones con competencias afectadas a una comisión informativa de coordinación de la dirección general competente en materia de urbanismo, adjuntando en la convocatoria nuevamente la documentación necesaria para emitir el correspondiente informe, que podrá evacuarse en la misma reunión de coordinación de forma verbal, siendo recogido de forma literal, y en apartado específico del acta, el contenido de dicho informe.

Si el informe no se emite de forma escrita en el plazo legalmente establecido, ni tampoco en la comisión informativa de coordinación de forma verbal, se considerará favorable al contenido del plan a todos los efectos. Esta advertencia se pondrá de manifiesto en la convocatoria de la comisión informativa de coordinación que se mande a las diferentes administraciones.

Si la emisión de una sucesión de informes sectoriales contradictorios entre sí impidiera la aprobación del plan y la consecución de los intereses públicos que el mismo implica, los servicios técnicos de la comisión informativa de coordinación podrán adjuntar a la convocatoria de la comisión una solución técnica que armonice ambos informes sin entrar en contradicción con el contenido preceptivo de las respectivas normativas. La emisión del informe definitivo a la solución técnica final en este caso se efectuará con la misma forma y efectos indicados en el párrafo anterior.

No se considerará informe contradictorio al contenido del plan la incomparecencia a la comisión informativa de coordinación, el silencio o una manifestación contraria no justificada técnicamente. La oposición a la aprobación y entrada en vigor del plan deberá efectuarse a través de los requerimientos previstos en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de la jurisdicción contencioso-administrativa, a cuyos efectos la aprobación del plan se notificará de forma fehaciente a las administraciones que no hayan efectuado informe expreso al mismo.

Los dos párrafos anteriores no resultarán de aplicación si la ley sectorial respectiva regula de forma expresa el sentido del silencio de sus informes.

5. Durante esta fase se podrán formular alegaciones y observaciones, pudiendo aportar todo tipo de documentación o medios de prueba que se estimen adecuados en su apoyo.

6. Si, como consecuencia de informes y alegaciones, se pretende introducir cambios sustanciales en la versión preliminar del plan, antes de adoptarlos se publicará un anuncio de información pública en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana y en la página web de la administración promotora, acompañado de los informes y alegaciones que sustenten la modificación propuesta. En este período de 20 días, se admitirán, para su examen y consideración, nuevas alegaciones referidas a los cambios propuestos; podrán inadmitirse las que reiteren argumentos y redunden en aspectos previamente informados.

7. Una vez finalizado el plazo de participación pública y consultas en los términos establecidos en el punto 4.c del artículo 51 de esta ley, el órgano promotor elaborará el documento de

*participación pública, que sintetizará sus resultados y justificará cómo se toman en consideración en una propuesta de plan o programa.*

### 3. FASE I. CONSULTAS A ADMINISTRACIONES, ORGANISMOS Y EMPRESAS

En la fase previa a la emisión del Documento de Alcance, se han realizado las siguientes actividades:

- a) Por parte del propio equipo redactor, en cumplimiento del art 53.2 de la LOTUP, realizó la petición por escrito de información sobre servicios afectados y necesidades y condiciones técnicas mínimas, a las compañías suministradoras, con carácter previo.
- b) En la fase de tramitación del Documento de Alcance, la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental, a través de la Comisión de Evaluación Ambiental, solicitó informes sectoriales en fase de consultas a las administraciones y agentes involucrados.

#### 3.1. Solicitudes de información a organismos y empresas

El equipo redactor, en cumplimiento del art 53.2 de la LOTUP, ha realizado la petición de información sobre condiciones técnicas, servicios afectados y cualquier otra materia de interés a las siguientes compañías y organismos responsables de servicios de infraestructuras o abastecimientos:

EMPRESA CONSULTADA	FECHA CONSULTA	FECHA RESPUESTA
TELEFONICA, S.A.U.	16/05/2018	
VODAFONE-ONO INFRAESTRUCTURAS	16/05/2018	21/06/2018
CORREOS TELECOM. Gestión Integral de Infraestructuras	16/05/2018	12/07/2018
ORANGE-JAZZTEL	16/05/2018	05/06/2018
SICE, Sociedad Ibérica de Construcciones Eléctricas, S.A.	16/05/2018	
CLH, Compañía Logística de Hidrocarburos, S.A.	16/05/2018	
REPSOL YPF, S.A.	16/05/2018	
GAS NATURAL FENOSA – NEDGIA	16/05/2018	31/07/2018
ENAGAS, S.A.	16/05/2018	04/09/2018
SAGGAS, S.A. Planta de Regasificación de Sagunto	16/05/2018	08/06/2018
RED ELÉCTRICA ESPAÑOLA, S.A.	16/05/2018	
ENDESA	16/05/2018	
IBERDROLA, S.A.	16/05/2018	
EPSAR- EDAR SAGUNTO	16/05/2018	(*)
EMSHI. Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos	16/05/2018	
AIGÜES DE SAGUNT/AIGÜES DE VALENCIA	16/05/2018	04/06/2018
SOCIEDAD DE REGANTES DE SAGUNTO	16/05/2018	04/06/2018
COMUNIDAD GENERAL REGANTES ACEQUIA MAYOR DE SAGUNTO	16/05/2018	
VAERSA, S.A.	16/05/2018	
CONFEDERACION HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR	16/05/2018	16/07/2018
AYUNTAMIENTO DE PUZOL	16/05/2018	25/06/2018
ADIF	16/05/2018	13/06/2018
SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo. M. Fomento	16/05/2018	15/06/2018

(\*) EPSAR contesta posteriormente mediante informe sectorial durante la tramitación del Documento Inicial Estratégico.

### **3.2. Consultas en fase de tramitación del Documento Inicial Estratégico**

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

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

## 4. FASE II. REUNIONES SECTORIALES

Tras la emisión del Documento de Alcance, el Órgano Promotor organizó una serie de visitas junto con los redactores del Plan Especial, a los diferentes organismos y servicios de la Administración que habían emitido informe sectorial, con el fin de que, previamente a la formulación de la versión preliminar del Plan Especial, (que supone cambios tanto en la ordenación como en las condiciones de conexión viaria y ferroviaria), contar con el intercambio necesario de impresiones a nivel técnico que permitiesen perfeccionar el conocimiento del contenido de dichos informes, así como hacer propuestas previas de tipo metodológico.

En esta fase, por orden cronológico, se han llevado a cabo las siguientes reuniones, de las cuales se resumen su contenido:

1. Servicio Territorial de Urbanismo en Valencia
2. Subdirección General de Planificación Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
3. Dirección General de Cambio Climático y Calidad Ambiental
4. Dirección General de Política Territorial y Paisaje
5. Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental
6. Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
7. Autoridad Portuaria de Valencia. Dirección Técnica

### 4.1. SERVICIO TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALENCIA.

La reunión se lleva a cabo el 20/2/2020, con el Jefe del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, y la Jefa de la Sección de Planeamiento Urbanístico de dicho Servicio Territorial.

En dicha reunión, se comentaron y matizaron aspectos contenidos ya en el informe sectorial, entre los cuales cabe destacar:

- La necesidad de adjuntar un estudio de mercado que justifique la necesidad de dicho suelo logístico en esta zona, el cual se realizará, según el equipo redactor, en base a los propios datos de demanda actual de los operadores logísticos de suelo a la entidad Parc Sagunt.
- Se confirma que es necesario que el Plan Especial presente una ordenación pormenorizada y estructural, en el sentido de que es importante que quede definida la tipología de los espacios públicos, secciones viarias, criterios generales de sostenibilidad en materia de drenaje, integración paisajística, movilidad, etc. Todo ello como directrices manifestadas a nivel gráfico en planos y a nivel normativo.
- La perspectiva de género debe tenerse en cuenta no sólo en los aspectos formales del documento, sino, sobre todo, en el análisis de la población potencial afectada (conciliación vida familiar, pirámide de población, etc) y la propuesta a nivel de diseño tanto de los espacios públicos, como de ofrecer infraestructuras o suelo para las mismas, que favorezcan la igualdad de género en el acceso a este sector productivo.
- Incluir en el documento, actuaciones y/o medidas desde el punto de vista de la sostenibilidad, no sólo en la urbanización sino incluso en las posteriores edificaciones y actividades, desde el punto de vista de los autoconsumos de energía, métodos de climatización/ventilación, ciclos semicerrados de agua-saneamiento, etc. Este aspecto se llevará a cabo principalmente en la Normativa Urbanística del Plan Especial.
- Participación pública. Se hace hincapié que la actual LOTUP, se refiere al proceso de Participación Pública de los Planes y Programas en un sentido mucho más amplio que el inicialmente contemplado para los Estudios de Paisaje, el cual es una parte más del Plan de Participación Pública "global", el cual debe tener tanto acciones pasivas (folletos, páginas web, etc) como acciones "activas" como talleres, publicaciones en prensa de amplia difusión, prestando especial atención a las técnicas de comunicación social, presentación infográfica, etc, etc, de los objetivos del Plan Especial.

Como conclusiones tras esta primera reunión, se consideró por el equipo redactor y los responsables del contrato, la necesidad de contemplar en el Plan las siguientes acciones:

- Toda la documentación generada debe tener en cuenta que ya en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ECTV), y en la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana, se recoge esta ubicación para uno de los cuatro nodos primarios de la red logística, definiendo que, en estos cuatro nodos, se debe producir la intermodalidad para el transporte por carretera, ferroviario y marítimo, por lo que debe incluir la existencia de una estación de ferrocarril intermodal en su ámbito.
- Establecer mesas redondas específicas para Operadores Logísticos, Operadores de transporte en los sectores Ferroviario y Carretera, así como mesas generalistas para los agentes interesados locales, en los municipios de Puzol y Sagunto principalmente.
- Que estas mesas redondas, se lleven a cabo en locales públicos, preferentemente, para poder facilitar el acceso y aforo de todos los interesados en asistir, y en el caso de los sectores específicos, con el fin de conseguir un mínimo quórum para el intercambio de ideas.
- Elaborar, una vez desarrollado las primeras versiones de ordenación pormenorizada y de posibles implantaciones de la estación intermodal, infografías que permitan una fácil comprensión del objeto.

#### **4.2. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN FERROVIARIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**

La reunión se lleva a cabo el 20/2/2020, con el Subdirector General de Planificación Ferroviaria, el Jefe del Área 1 y los responsables de ADIF de Planificación y Accesos Portuarios.

En dicha reunión, se comentaron y matizaron los siguientes aspectos:

- Se podrán realizar todos los movimientos mediante la conexión de la estación intermodal al nuevo acceso al Puerto de Sagunto, sin cizallamiento.  
Está pendiente la definición de la conexión con la línea de Zaragoza, por la incertidumbre de la localización de la LAV Valencia-Castellón, aún en Estudio Informativo. En una de las alternativas planteadas, la solución puede afectar al sector.
- La SDG FFCC tiene previsto la conexión del actual acceso al puerto con el nuevo acceso al puerto, mediante un ramal que se prevé paralelo a la playa de vías de ArcelorMittal, junto al camino y el canal. No está definido aún.  
Este ramal podría afectar a la duplicación de la CV-309
- Las obras del nuevo acceso al Puerto de Sagunto ya están adjudicadas, falta la firma del contrato

Como conclusiones tras esta primera reunión, se consideró:

- Se descarta la conexión de la estación intermodal por el sur
- El Ministerio enviará la ocupación de las posibles soluciones de conexión del acceso al puerto con la línea de Zaragoza (no será a corto plazo, falta la definición del EI de LAV Valenica-Castellón)
- Es necesario encajar la duplicación de la CV-309 con el nuevo acceso ferroviario al puerto y el ramal que conecte los dos accesos (nuevo y actual)

#### **4.3. DIRECCIÓN GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO Y CALIDAD AMBIENTAL**

La reunión se lleva a cabo el 28/2/2020, con la Jefa del Servicio de Lucha Contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera.

En dicha reunión, se comentaron y matizaron los siguientes aspectos respecto al informe sectorial emitido:

- Existe una red de estaciones de toma de datos en tiempo real en la zona norte de Valencia, una de ellas en Puerto de Sagunto, que transmite los datos al Centro del Control de Calidad del Aire de la Red Valenciana de Vigilancia y Control, de acuerdo a la Directiva 2008/50/CE.
- Según esta red, existen períodos del año donde se superan los límites de NOx y Ozono en determinadas zonas del Camp de Morvedre, motivado tanto por la actividad industrial como por el



intenso tráfico de la red viaria, y aportaciones externas de micropartículas procedentes incluso de la costa francesa e italiana y tránsito marítimo.

- Por esta razón, el Servicio considera necesario realizar un detallado Estudio de Calidad del Aire, que recoja:
  - Datos de las estaciones de medición de toda la zona de la Red de Vigilancia de Calidad Ambiental
  - Un modelo numérico de dispersión de precursores, basado en el régimen de vientos, usos y actividades, y tránsito de vehículos. En el caso de la prognosis, obliga a establecer previamente en el estudio de tráfico, la previsión de incremento del tráfico rodado generado por demanda del Área Logística.
  - El modelo deberá tener en cuenta el cronograma de desarrollo del Área Logística, dado que es un proceso paulatino, tanto de puesta en servicio de las fases de urbanización como de las propias empresas.
  - Este modelo se recomienda será realizado por una empresa u organismo especializado en la materia, por la necesidad de contar con software específico y recursos de computación relativamente potentes.
- En cuanto al Estudio de Impacto sobre la Huella de Carbono, parece claro que, si la Estación Intermodal permite el trasvase del modo carretera al modo ferrocarril, en el conjunto del sistema (corredor mediterráneo, España) el impacto será siempre favorable.
- Algunos aspectos que en la fase de redacción del Plan pueden estudiarse y en su caso proponerse, son los siguientes:
  - Consideraciones sobre la evolución de la tecnología de emisiones, tanto en las industrias como sobre todo en los transportes. En el plazo de desarrollo urbanístico, la industria puede haber (y de hecho así lo está haciendo) desarrollado nuevas soluciones tecnológicas: motores de GNL, camiones híbridos, nuevos estándares de emisión más estrictos que la EURO 6 actual.
  - Proponer medidas correctoras de gestión para la preservación de la calidad ambiental, basados en la gestión de demanda, y también en requisitos en las actividades y los transportes (acceso limitado a cierto tipo de vehículos, por ejemplo)
  - Se considera conveniente que, dentro de las parcelas de equipamiento, se reserve un espacio para la instalación de una estación de medición de calidad ambiental.
- Se recuerda igualmente la necesidad de incluir un estudio sobre el impacto del sellado del suelo por la transformación en parcelas y actividades logísticas, así como medidas compensatorias a incluir posteriormente en el proyecto de urbanización.

#### **4.4. DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE**

La reunión se lleva a cabo el 28/2/2020, con la Jefa del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, y una Técnica de dicho servicio

En dicha reunión, se comentaron y matizaron los siguientes aspectos respecto al informe sectorial emitido:

- Una vez resumido por el equipo redactor las características principales del proyecto, y por la Directora del Contrato el alcance original del documento y los objetivos iniciales, así como el nivel de detalle que el Plan Especial tiene previsto contener.
- Se manifiesta que, en esta fase inicial, las soluciones de accesos viarios y ferroviarios que exceden el ámbito del sector se hacen a nivel estimativo, a efectos de reserva urbanística de suelo, y que está por establecer qué administración se hará cargo del desarrollo de cada infraestructura, y también la documentación técnica y su tramitación
- Se hace una división clara, en el Estudio de Paisaje, entre el propio desarrollo urbanístico, y las infraestructuras de acceso tanto de ferrocarril como de carreteras, dado su definición se realizará posteriormente en Estudios Informativos y Proyectos de Trazado.
- A nivel de ordenación, desde el punto de vista de paisaje se resalta la conveniencia de que se haga un estudio específico del tratamiento de las zonas de bordes, pero también de los corredores internos de interconexión, a través de un diseño jerarquizado de la red viaria, creación de espacios

públicos verdes, etc..., de modo que se cuenten con conectores desde el punto de vista de la infraestructura verde, entre las áreas externas del ámbito en todas sus “fachadas”

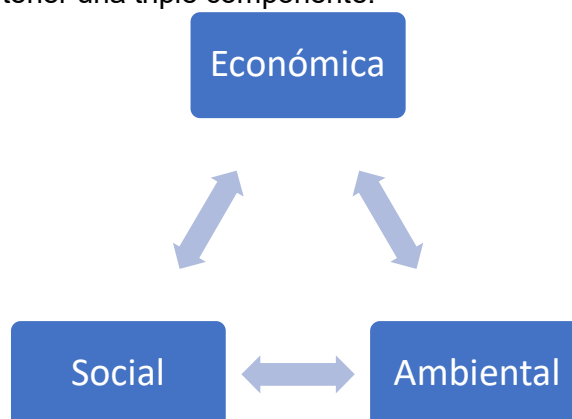
- Igualmente debe recogerse en las Normas Urbanísticas, las medidas y prescripciones para el desarrollo posterior del Proyecto de Urbanización y proyectos de edificación y/o instalaciones logísticas en cuanto a medidas de integración paisajística
- Respecto al Plan de Participación Pública específico del Estudio de Paisaje, y de manera similar a lo expresado por el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, se hace hincapié en los mismos aspectos:
  - Necesidad de preparar unos talleres temáticos de paisaje, dentro de los talleres generales de tipo urbanístico, infraestructuras, etc., pero claramente identificado
  - Propuesta de acciones informativas previas a los talleres, como distribución de información vía web, paneles cedidos a los Ayuntamientos, etc.
  - El resultado y conclusiones del Plan de Participación Pública debe ir incluido dentro del Estudio de Paisaje, y las mismas aplicadas al conjunto del Plan Especial.

#### **4.5. DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO NATURAL Y DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

La reunión se lleva a cabo el 28/2/2020, con el Secretario de la Comisión de Evaluación Ambiental que emitió el Documento de Alcance.

En dicha reunión, se comentaron y matizaron los siguientes aspectos respecto al Documento de Alcance emitido:

- Respecto al requerimiento de un Estudio de Soluciones respecto a la conveniencia de la localización del Área Logística, se aclara que debería justificarse, contando con que se cuenta con la ETCV, la Estrategia Logística de la C.V. y otros estudios y trabajos previos, por qué se selecciona esta alternativa, sobre otras ubicaciones que, siendo técnicamente y/o funcionalmente también viables, desde el punto de vista ambiental sean menos adecuadas que la presentada.
- Un segundo aspecto, es el justificar dentro de este Estudio de soluciones, la conveniencia de crear más suelo industrial – logístico, cuando actualmente en la Comunidad Valenciana hay 117 km<sup>2</sup> de suelo para actividades económicas sin desarrollar. Se responde, y así se justificará, que la inmensa mayoría de dicho suelo, no reúne características funcionales (superficie total, superficie unitaria de parcelas, accesos, conexiones ferroviarias, etc), adecuadas para el segmento de mercado logístico que está generando una fuerte demanda a nivel estratégico de la Comunitat Valenciana e incluso del Corredor Mediterráneo.
- Se recuerda la importancia de analizar el impacto de las emisiones en la calidad del aire, teniendo en cuenta las directivas europeas sobre cambio climático, y también el hecho de que estamos situados en el borde norte de la Horta Nord, la cual tiene su propio Plan de Protección.
- En suma, el análisis debe tener una triple componente:



- Recursos Hídricos. Se recuerda que es un recurso limitante. Al respecto en ese momento de la tramitación, se cuentan con datos suficientes para asumir que sí existe potencialmente recursos hídricos, en una de estas dos alternativas:

- Título concesional de la Confederación Hidrográfica del Júcar a la Mancomunidad del Camp de Morvedre, y de ésta existe disponibilidad de recursos suficientes asignada, pero no reclamada, al municipio de Sagunt.
- En la zona de Parc Sagunt, está disponible para entrar en servicio la planta desaladora de Sagunt, gestionada por la empresa pública ACUAMED, que proporcionaría per se los recursos suficientes para el desarrollo de las actividades del Área Logística, igualmente.
- Debe tenerse en cuenta el efecto del desarrollo del Área Logística, a escala territorial, sobre el desarrollo industrial antiguo y actual del propio municipio de Sagunto y áreas cercanas, en el sentido de si se producirán sinergias entre todas las actividades, y efectos multiplicadores, o bien si existe el riesgo de producirse la superposición, así como la coordinación con las determinaciones del Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Valencia, en dichas fechas en fase de redacción.

#### **4.6. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN VALENCIA. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**

La reunión se lleva a cabo el 02/03/2020, con el Jefe de Área de Planeamiento, Proyectos Obras y Circunvalación de Valencia, de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana.

Al respecto de las dos alternativas postuladas en el Estudio de Accesos Viarios que acompañaba al Plan Especial, y en relación al informe de la Demarcación en que como único punto se mencionaba la necesidad de adaptarse a la última definición del Estudio Informativo para la Circunvalación Exterior de Valencia, matizó y amplió al equipo redactor los siguientes puntos:

- En todo caso, se debe compatibilizar al nuevo estudio previo de trazado que se haga, con la biela de conexión prevista entre la autovía V-21 y la Circunvalación Exterior con Estudio Informativo aprobado.
- Se considera que las soluciones técnicas aportadas para centrar todos los accesos por la zona sur, pueden parecer excesivas tanto en lo técnico, como en el coste, por lo que aboga por estudiar accesos alternativos para los tráficos de la zona Norte, especialmente Zaragoza-Teruel por la Autovía A-23 hacia la autovía V-23 y por la fachada norte del Área Logística colindante con el Polígono del Camí a la Mar.
- En cuanto a planificación considera conveniente que se establezca una primera solución “marco” que permitiese su ejecución por fases, en función de la demanda de tráfico, pero que en todo caso se tome sólo a nivel urbanístico como previsión de ocupación de terrenos, dado que aún no está definido qué Administración en cada momento realizará inversiones para la mejora de las conexiones en esta parte norte del By-Pass de Valencia. Por esta razón, ambas Administraciones coinciden en que en el Plan Especial figure una zona de reserva de suelo para infraestructuras de carretera, a partir de las reservas ya planteadas por el Estudio Informativo de la Circunvalación Exterior, lo suficientemente amplias para no condicionar el posterior Estudio Informativo del Acceso Sur al Área Logística de Sagunto
- Algunos condicionantes que, en función de los puntos anteriores, deberían tenerse en cuenta, bien para su diseño, bien para su desestimación justificada, serían los siguientes:
  - Establecer una jerarquía en la necesidad de diseñar ramales directos sólo para las vías de Alta Capacidad, y para los itinerarios con más demanda futura de tráfico. A modo de ejemplo, los ramales de acceso a/desde Puçol debería ser indirectos, quizás con la ejecución de alguna glorieta para regular y conectar itinerarios.
  - Sin embargo, debería ser posible acceder desde Puzol al By-Pass de la A-7 para los movimientos a/desde el sur (Valencia)
  - Sin embargo, si es necesario mejorar el acceso desde Puzol a Puerto de Sagunto por la carretera CV-309, bien con ramales directos de acceso o con una g
  - Glorieta que regule dichos movimientos, hoy complejos e incómodos.
  - Deberá considerarse en todo caso, accesos directos desde el By-Pass y desde la autovía V-21, a expensas de la resolución final que pueda tener el desarrollo del Acceso Norte al Puerto de Valencia, que no es objeto de este Plan Especial.

- Los estudios de tráfico que se hagan deberían plantear, si bien no es potestad del Plan Especial el programar las inversiones o su factibilidad, los escenarios alternativos de que se desarrolle el Acceso Norte por la Administración u Organismo Público que corresponda, o en su caso, qué efectos podría tener sobre la autovía A-7 y el acceso al Puerto de Valencia por la CV-30, el posible aumento de tráfico inducido entre los dos nodos logísticos.

#### **4.7. AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA. DIRECCIÓN TÉCNICA**

La reunión se lleva a cabo el 05/03/2020, con el Subdirector General y con la Directora de Planificación de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), en relación con el informe presentado por la Autoridad Portuaria de Valencia.

Los puntos ampliados en la reunión mantenida respecto a lo contenido en su informe sectorial fueron los siguientes:

- Se actualiza la información al día de la fecha de los contactos realizados, sobre todo a nivel de accesos ferroviarios y por carretera, que pueden ser de interés de la APV respecto al acceso rodado Sur al Puerto de Sagunto que está gestionando a través de una conexión por Parc Sagunt I hacia la carretera CV-309, y, especialmente, las futuras obras del Acceso Sur Ferroviario desarrolladas por ADIF, desde la línea convencional Valencia-Sagunto.
- Dado que parece ser en el momento de la reunión, que ADIF sí está en proceso de poder dar movimientos directos desde la línea Sagunto-Teruel (Corredor Cantábrico-Mediterráneo), hacia este Acceso Sur, ello permitiría no tener que ejecutar el ramal de acceso sur a la Estación Intermodal del Área Logística. De este modo, permite un mejor cumplimiento de las condiciones ambientales, paisajísticas e hidrológicas que se han plasmado en varios informes, así como un diseño más sencillo y eficiente de los accesos viarios, al eliminar el trazado ferroviario en esa zona.
- Se manifiesta por la APV la intención de ejecutar con fondos propios el Acceso Norte al Puerto de Valencia a través de la autovía V-21, a fin de que los estudios complementarios del Plan Especial lo tengan en cuenta a nivel de movilidad, tráfico, etc..
- El Equipo redactor confirma que, a nivel de diseño de accesos, dado que la V-21 tendrá ramales directos, este aspecto no implicaría cambios en la ordenación, y también confirma que la ordenación final retranqueará la estación intermodal posibilitando una mejor permeabilidad entre Parc Sagunt I – Puerto de Sagunto / Área Logística de Sagunto, por pasos a distinto nivel con la carretera CV-309 y las instalaciones ferroviarias

#### **5. RESUMEN DEL DOCUMENTO DE ALCANCE Y OTROS INFORMES**

El 27 de diciembre de 2018 se remitió a la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural el “Documento Inicial Estratégico y Borrador del Plan Especial del Área Logística de Sagunto” junto con los dos estudios específicos de Accesos Viarios y de Accesos Ferroviarios (de fecha Noviembre de 2018), solicitando el inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria de acuerdo con lo establecido en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 31 de octubre de 2019, emitió el Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del Plan Especial del Área Logística de Sagunt.

Conforme a lo dispuesto en la LOTUP y con la finalidad definir el contenido del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, el órgano ambiental realizó consultas a las administraciones implicadas en el ámbito del Plan Especial. Hasta la fecha de emisión del Documento de Alcance se recibieron un total de 20 informes sectoriales de Administraciones y Organismos Públicos o Agentes Interesados, de un total de 35 solicitudes de informe emitidas por la Dirección General de Calidad Ambiental.

## **5.1. DETERMINACIONES ANALIZADAS**

Se analizan los apartados contenidos en los siguientes epígrafes del Documento de Alcance emitido por la comisión de evaluación ambiental:

D.- FACTORES AMBIENTALES Y AFECCIONES LEGALES.

E.- RELACION CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELEVANTES.

F.- AMPLITUD, NIVEL DE DETALLE Y GRADO DE ESPECIFICACION DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO.

## 5.2. APARTADO D: FACTORES AMBIENTALES Y AFECCIONES LEGALES

Informe de referencia	Relación o condición emitida	Materia	Comentario
<b>D.1 ESPACIOS RN 2000</b> Serv. G Espacios Naturales	No afectado por el PORN de Serra Calderona	Medio Ambiente	
	Estudio de pasos de fauna para infraestructuras ferroviarias como viarias. Corredor Ecológico Serra Calderona Marjal dels Moros	Infraestructuras	Consideramos que el Plan Especial debe contemplarlo como condición de los Proyectos de Urbanización, Trazado y de Construcción de infraestructuras, pero no es una condición intrínseca de la ordenación interna del sector.
	No revegetar con especies invasoras y utilizar especies de bajo consumo hídrico	Medio Ambiente	A Incluir en Normativa Urbanística y/o Estudio de Paisaje.
<b>D.1 ESPACIOS RN 2000</b> Serv. Territorial Medio Ambiente Unidad Espacios Naturales	Uso de pavimentos permeables y jardinería sostenible	Construcción	Determinaciones genéricas en Normas Urbanísticas. Es materia de Proyecto de Urbanización. Pavimentación en zonas de maniobra y aparcamientos según normas técnicas ROM y Normas IC 6.1 y Norma Firmes Com. Valenciana En el resto de consideraciones, será materia de criterios de diseño de los proyectos de urbanización y de las ordenanzas urbanísticas para los posteriores proyectos de edificación en parcela.
	Redes separativas para fecales, proceso y pluviales. Aguas de climatización y condensación	Construcción	Es materia de Proyecto de Urbanización
	Solicita Estudio de Viales y Jardinería Sostenible	Construcción	Es materia de Proyecto de Urbanización. No están definidas actividades y por tanto cargas. En Normas urbanísticas se pueden plasmar normativa de drenaje sostenible de viarios para fase posterior.
	Solicita Estudio Hidrológico de la red de acequias como: <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantía de aporte al Marjal dels Moros</li> <li>Redes de colectores o desvíos de redes de riego para dar continuidad</li> <li>Integración con red separativa de pluviales</li> </ul>	Construcción Medio Ambiente	Es necesario delimitar el alcance del estudio. En esta fase, dado que no se contempla la redacción de un anteproyecto de urbanización, no es posible dar este grado de definición solicitado. Se redactará como anexo al Plan Especial, en esta fase, un anejo de hidrología que estudie los aportes de escorrentía, y adelante las directrices para el desarrollo posterior de los proyectos técnicos que garanticen los aspectos incluidos en el informe del STMA.
<b>D.2 BIODIVERSIDAD</b>	Menciona Zona Húmeda y LIC "Marjal dels Moros" y reservas de fauna y microrreservas de flora	Medio Ambiente	A tener en cuenta en la redacción del Plan Especial y del documento de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica.
<b>D.3 PAISAJE</b> Serv. Infra Verde y Paisaje	Confirma necesidad de redactar ESTUDIO DE PAISAJE (Anexo I LOTUP): <ul style="list-style-type: none"> <li>Delimitación ampliada del estudio no sólo el ámbito estricto</li> <li>Análisis visual de la situación postoperacional (Anexo I, c)</li> <li>Normativa de integración paisajística; condiciones de ordenación y criterios tipológicos</li> </ul>	Paisaje	Se halla en redacción y se incluirá en la documentación de la versión preliminar
<b>D.4 INFRA VERDE. CONECTORES</b> Serv. Infra Verde y Paisaje	a) Ámbito suroeste: No edificar ni urbanizar (Corredor Ecológico) b) Estudiar si es posible preservar edificación Parc Sagunt I Suroeste c) Estudio de soluciones permeabilización AP-7 / A-23/ ferrocarril...	Urbanismo	a) Se suprime la salida sur de la estación intermodal y se reordena este ámbito suroeste, dejando una zona verde para materializar el corredor ecológico b) No compete al Plan Especial. Suelo urbanizado y consolidado de Parc Sagunt I. c) No compete a este Plan, dado que se citan infraestructuras ya existentes ESTATALES
	Infraestructura verde en el ámbito del Plan Especial: a) Deberá aportarse plano específico de delimitación b) Crear zona sin edificación en zona límite con Ferrocarril y Autovía A-23 c) Zona suroeste requerida por conectores d) Zonas de borde e integración zonas de inundabilidad	Urbanismo	A incluir en ordenación pormenorizada esa información.
<b>D.5 SUELO FORESTAL</b> S.T. Medio Ambiente	No afecta a montes catalogados como de utilidad pública	Urbanismo	OK. Sin comentarios

Informe de referencia	Relación o condición emitida	Materia	Comentario
<b>D.6 VIAS PECUARIAS</b> S.T. Medio Ambiente	No hay vías pecuarias en el ámbito. Las conexiones viarias desde A-7 puede afectar a la "Cañada de Aragón/Camino de Lliria"	Infraestructura	Identificar en planos de planta de nuevo diseño de accesos viarios, y mencionarlo para Proyectos de Trazado y Construcción. Los accesos viarios van a ser modificados por indicaciones del Ministerio de fomento, y se trata de una reserva de suelo a expensas de posteriores proyectos de trazado. En esa fase de proyecto de trazado, se deberá tener en cuenta la afección y en su caso reposición de cualquier vía pecuaria.
<b>D.7.1 Inundación-PATRICOVA</b> <u>Agencia Valenciana Seguridad y Emergencias</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extremo suroeste Plan Especial (KM 0+000 a 1+000 CV-309) presenta riesgo geomorfológico</li> <li>- No afecta a las zonas de ordenación pormenorizada</li> <li>- Afecta a reserva Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón</li> <li>- Afecta a zona de enlaces nuevos viarios A-7 / V-23</li> </ul>	Infraestructura	Se reflejará en Estudio Accesos Viarios y Memoria Justificativa Plan Especial como condicionante para la redacción de los proyectos de Trazado y construcción en fase posterior. La zona de enlaces nuevos se ha coordinado con el Ministerio de Fomento para modificar el estudio de accesos teniendo en cuenta el Estudio Informativo de la Circunvalación Exterior de Valencia, que cuenta con aprobación definitiva.
<u>Conf Hidrográfica del Júcar</u>	<p>Ámbito Suroeste PATRICOVA. Afirma que la situación básica es Suelo Rural: Cumplimiento Art 14.bis1 RDPH :</p> <p>a) <i>Las edificaciones se diseñarán teniendo en cuenta el riesgo de inundación existente y los nuevos usos residenciales se dispondrán a una cota tal que no se vean afectados por la avenida con periodo de retorno de 500 años</i></p> <p>b) <i>Se evitará el establecimiento de servicios o equipamientos sensibles o infraestructuras públicas esenciales (..) Excepcionalmente, cuando se demuestre que no existe otra alternativa de ubicación, se podrá permitir su establecimiento, siempre que se cumpla lo establecido en el apartado anterior y se asegure su accesibilidad en situación de emergencia por inundaciones</i></p>	Ordenación Inundabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La ordenación es compatible con el Art 14 bis 1.</li> <li>- Las actividades previstas en esta zona no serán en ningún caso las referidas en Art 14 bis 1.b)</li> <li>- No hay afecciones generales por avenidas de T=500 años. No hay mapa de zonas inundables ni estudios realizados por PATRICOVA</li> </ul>
<u>Serv Ordenación Territorio</u>	<p>La actuación es compatible, teniendo en cuenta la zona de afección de Inundabilidad y zona suroeste. Propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reubicar Zonas verdes en zona inundable suroeste</li> <li>- Aprobación proyectos accesos viarios y ferrocarril a estudio de Inundabilidad con soluciones drenajes transversales y longitudinales</li> </ul>	Ordenación Infraestructuras	La reordenación de zonas verdes es posible Los estudios de Inundabilidad de infraestructuras se redactarán en los proyectos de trazado. No debería condicionar el Plan Especial, y en todo caso se plasmaría en la Memoria Justificativa, como condicionante del resto de documentos del planeamiento.
<b>D.7.2 Deslizamientos Desprendimientos</b>	No hay afección por riesgos deslizamientos /desprendimientos	Urbanismo	OK
<b>D.7.3 Riesgo sísmico</b>	No hay afección por riesgo sísmico. Referir NCSR-02 A=0,04g	Urbanismo	Se mencionará en las normas urbanísticas en el apartado general
<b>D.7.4. Riesgo Accidentes Graves sustancias peligrosas</b> <u>Agencia Valenciana Seguridad y Emergencias</u>	<p>RD 840/2015</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hay 4 empresas en límite inferior</li> <li>- Hay 2 empresas con límite superior y plan de emergencias. No afectan al ámbito</li> </ul>	Afecciones	OK
<b>D.7.5. Riesgo Accidentes transporte mercancías peligrosas</b> <u>Agencia Valenciana Seguridad y Emergencias</u>	<p>Plan Especial Comunidad Valenciana: El ámbito del Plan Especial está afectado por el nivel alto de riesgo por tráfico V-23 (itinerario preferente de circulación). Zona de especial exposición 500 metros alrededor de la Autovía V-23.</p> <p>Estiman que el Parque Logístico y la relación Puertos Sagunto /Valencia incrementarán el riesgo. Requieren Estudio de Riesgos</p>	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Posible delimitar la zona de riesgo en planos de información y establecer medidas adicionales en la normativa urbanística para posterior desarrollo en Proyecto Urbanización y Plan Parcial</li> <li>- No existe en esta fase de la tramitación, un catálogo de actividades y mucho menos de localización de empresas por lo que no es posible evaluar el nivel de riesgo de la instalación. Se aplicará a cada uno de los desarrollos del sector en función de su actividad final.</li> </ul>
<b>D.7.6. Vulnerabilidad acuíferos</b>	Potencial de alta vulnerabilidad aguas residuales área proyecto	Infraestructura	Recogido en el Documento de Inicio. Se integrará en Memoria Justificativa para condiciones del Proyecto de Urbanización
<b>D.8. DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO</b>	No hay afección a cauces públicos (Informe CHJ 20/09/2019)	Urbanismo	OK. Sin comentarios

Informe de referencia	Relación o condición emitida	Materia	Comentario
<b>D.9 RECURSOS HÍDRICOS</b> <u>Aspectos generales</u>	<p>Ámbito asentado sobre masa de agua "080.128-Plana de Sagunto" estando cualitativo y cuantitativo MALO (Cartografía Ministerio Transición Ecológica)</p> <p>Informe ST Medio Ambiente sobre necesidad Estudio Hidrológico, según EPIGRAFE D.1</p>	Medio Ambiente	VER EPIGRAFE D.1.
<b>Confederación Hidrográfica del Júcar</b>	<p><u>Información aportada por CHJ:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relaciona masas de agua subterránea en la zona. NO UTILIZABLES</li> <li>- Datos de población Sagunto 2033 del Plan Hidrológico Júcar</li> <li>- Concesiones según art 39 Plan Hidrológico Júcar</li> <li>- Sagunto tiene 12.000.000 m3/año para abastecimiento población</li> </ul> <p><u>Información REQUERIDA POR CHJ:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Justificación de la demanda requerida por el Plan Especial</li> <li>- Origen del agua que va a abastecerse la demanda</li> <li>- Acreditación del derecho de uso del agua, para el incremento de demanda, respecto a otros usos (<i>¿residencial?</i>)</li> <li>- Estudio de demandas en relación con demandas a nivel municipal, y plan de fases de obras e infraestructuras de abastecimiento de agua.....</li> </ul>	Infraestructuras	<p>La posibilidad de contar con datos justificativos es:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demanda del Plan Especial: a partir de consumos actuales de Parc Sagunt I</li> <li>- Origen del Agua que va a abastecerse la demanda. Se coordinará con la información existente de Parc Sagunt I, y las capacidades actuales y potenciales de los recursos hídricos disponibles (redes de abastecimiento de alta, desaladora, etc)</li> <li>- Estudio de demandas; se realizará el estudio de demanda hídrico generado por el sector, a falta de datos externos a nivel municipal, y en base tanto a consumos teóricos como al histórico de consumos por m2 de techo "en servicio", de Parc Sagunt I.</li> </ul>
<b>D.10 AGUAS RESIDUALES</b> <u>Informe CHJ</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Red de Alcantarillado separativa. Indicar EDAR receptora</li> <li>- Justificación cálculos carga y caudales generados</li> <li>- Informe justificativo de capacidad de la EDAR de destino para absorber carga y caudal punta</li> </ul>	Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Red de Alcantarillado separativa. Referencia para proyecto de urbanización. No se diseña en el Plan Especial</li> <li>- Justificación cálculos carga y caudales generados. Ordenación previa</li> <li>- Informe justificativo: se ha solicitado a la EPSAR, pero dado el importe del canon previsto, el Plan Especial contemplará la ejecución en los suelos de equipamiento, de una EDAR propia.</li> </ul>
<u>Documento Alcance</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorización de vertido a la EDAR (EPSAR)</li> <li>- Justificación de caudales de PARC SAGUNT I y futura AREA LOG.</li> <li>- Información sobre destino aguas tratadas</li> <li>- Reserva de suelo para nueva EDAR</li> <li>- Definición del sistema de saneamiento y pluviales</li> <li>- Para nueva EDAR: Área de reserva para futura ampliación + área de protección para evitar usos incompatibles con EDAR.</li> </ul>	Infraestructuras Ordenación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorización vertido o EDAR nueva: Informe EPSAR</li> <li>- Justificación de caudales PARC SAGUNT I. Se coordinará con Parc Sagunt I en el estudio de demanda hídrica.</li> <li>- Definición sistema saneamiento: Líneas básicas, en caso contrario estaríamos hablando de ANTEPROYECTO DE URBANIZACIÓN</li> </ul>
<b>D.11 AGUAS PLUVIALES</b> <u>Informe CHJ</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Solicita Estudio Hidrológico-Hidráulico:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Estimación aguas escorrentías o infiltradas captadas</li> <li>o Sistemas de captación y recogida de aguas pluviales</li> <li>o Tratamiento de aguas superficiales</li> <li>o Características físico-químicas del agua tratada previo vertido o reutilización</li> </ul> </li> </ul>	Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cálculo escorrentía con modelo MDT y Norma 6.2 IC</li> <li>- Memoria descriptiva y planos sistema aguas pluviales</li> <li>- Memoria descriptiva tratamiento aguas, pero corresponde a una fase posterior, con la redacción de un anteproyecto de la EDAR.</li> <li>- Memoria justificativa para posterior proyecto de urbanización</li> </ul>
<b>D.12 CAPACIDAD AGRICOLA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis del cambio de uso y pérdida de suelo edáfico de tipo aluvial litoral destinado a cultivo (el área agrícola actual constituye un gran sumidero de dióxido de carbono...)</li> </ul>	Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A incluir en el Estudio Ambiental Estratégico</li> </ul>
<b>D13. CONTAMINACION ACUSTICA</b> <u>Informe Servicio Lucha Cambio Climático</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informe 17/04/2019:</li> <li>- Sagunto dispone de Plan Acústico Municipal (2017), <u>pero no contempla el Área Logística de Sagunto en prognosis</u></li> </ul>	Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se redactará Estudio Acústico ampliando el PAM de Sagunto</li> </ul>
<u>Informe SDG Medio natural D.T. materia Acústica</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requiere estudio acústico según Anexo IV.B del Decreto 104/2006 del Consell</li> </ul>	Medio Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se redactará Estudio Acústico ampliando el PAM de Sagunto</li> </ul>



<b>Informe de referencia</b>	<b>Relación o condición emitida</b>	<b>Materia</b>	<b>Comentario</b>
<u>Ayuntamiento Puçol</u>	- Alegación: Incremento ruido y tráfico	Medio Ambiente y Movilidad	- Se redactará Estudio Acústico ampliando el PAM de Sagunto
<b>D.14 GESTIÓN RESIDUOS</b>	- Reserva de suelo para Planta de Transferencia (Decreto 81/2013)	Ordenación	- Se incluiría en la ordenación dentro de las dotaciones del sector
<b>D.15.A. Carreteras Ministerio Fomento</b>	- Afecta al Estudio Informativo El.-4-V-33 Circunvalación Exterior de Valencia. - Falta Estudio de Tráfico y Capacidad	Infraestructuras	- Rediseño del acceso sur. Se tendrá en cuenta dicho Estudio Informativo. - Estudio de Tráfico y capacidad en modelo de movilidad
<u>Puerto de Valencia</u>	- No se ha incluido estudios de tráfico viario o ferroviario - No se plantea el acceso norte V-21 → Puerto de Valencia (Plan Inversiones Puerto de Valencia) - CV-309 no está desdoblada en su totalidad entre ambos sectores de Parc Sagunt y menciona Acceso Puerto Sagunto - Requiere incluir el vial de red primaria PRV-4 Parc Sagunt I como acceso directo al Puerto Sagunto (restringido). Dice que es la Conselleria la competente en resolver el enlace (SDG Obras Públicas ¿? )	Infraestructuras	- Estudio de tráfico y movilidad viaria previsto - ACCESO NORTE DE VALENCIA: No se considera de incumbencia de este Plan Especial - CV-309. Se puede proponer ahora el desdoblamiento hasta rotonda final de CV-309 con V-23 (Acceso Puerto Sagunto), - Acceso PRV-4. Se puede hacer, pero sólo desde CV-309 en nueva configuración. No hay espacio para enlaces directos a distinto nivel con la nueva ordenación, pero la funcionalidad es la misma. Todo el sistema está condicionado a su vez por el Estudio Informativo de la Circunvalación Exterior de Valencia, que hace incompatible el trazado del corredor del PRV-4, pero el Plan Especial conservará los itinerarios funcionales previstos.
<u>Ayuntamiento de Sagunt</u>	a) Falta de detalle de accesos viarios al este del sector, PARC SAGUNT I y II b) Insuficiencia de conexión con V-21 (no aclara exactamente el porqué) desde Sagunto centro c) Refiere a la preexistencia de los viales PRV-2 y PRV-8 del Plan General d) Acusa de que los enlaces en CV-309 son “simples esquemas” y definir si son vinculantes u orientativos e) Remite a informes negativos de glorieta a nivel en acceso sur a Puerto Sagunto, vial RPV-4 Parc Sagunt I	Infraestructuras	a) Se achaca siempre a las conexiones en CV-309. Están definidas a nivel de ordenación. Posterior definición proyecto básico b) Se puede satisfacer si se duplica la CV-309 desde V-23. El estudio de movilidad y tráfico determinará posteriormente la idoneidad c) Los viales PRV-2 y PRV-8 del Plan General quedan AFECTADOS: o PRV-2: imposibilidad de conexión con V-23 (vías LAV y convencional), según información previa de Fomento o PRV-8 queda condicionado por el diseño general del nuevo nudo de autopistas del enlace SUR (a aprobar por Ministerio de Fomento) se estudiará su compatibilidad con el diseño general. Planos DWG necesarios Parc Sagunt I) d) Rotondas de CV-309 a distinto nivel SEGÚN REZA LA MEMORIA DEL ESTUDIO DE ACCESOS. Su definición geométrica debe ser objeto del Proyecto de Urbanización.
<u>Ayuntamiento de Puçol</u>	Preocupación por conexión CV-300-7 y CV-309 y posible aumento de tráfico en zona urbana	Infraestructuras	- Se estudiará la mejora del acceso desde Puçol a la carretera CV-309, de manera que se pueda hacer directo.
<b>D.15.B.- Ferrocarril Puerto Valencia</b>	- Considerar ejecución Acceso FC Puerto Sagunto ADIF-APV	Infraestructuras	- Considerado según informaciones remitidas por ADIF y DG Planificación Ferroviaria Ministerio Fomento
<u>Ayuntamiento de Puçol</u>	- Informe sobre efectos negativos aumento tráfico ferroviario	Infraestructuras	- Es RIGF, Correspondería a ADIF-M.Fomento como parte del Corredor Mediterráneo, no sólo Area Logística de Sagunto
<u>Ayuntamiento de Sagunt</u>	- Preocupación por accesos ferroviarios con el cruce CV-309	Infraestructuras	- CV-309 se prevé desdoblamiento completo hasta V-21. Resto de definiciones es para RFIG (ADIF). No competente el Plan Especial
<u>SDG Planificación Ferroviaria</u>	- Se han considerado los Estudios Informativos de Acceso al puerto de Sagunto, LAV Valencia-Castellón y Actuaciones Valencia-Tarragona. - Nuevo Estudio Informativo LAV Valencia Castellón en redacción, y nuevo salto carnero movimientos Puerto-Teruel-Zaragoza - El acceso ferroviario será RAMAL PARTICULAR (NO RFIG)	Infraestructuras	- Sólo puede haber variaciones si se producen cambios en la configuración prevista de la red ferroviaria
<b>D.15.C.- Energéticas</b>	Corredores Lineas AT, y gaseoducto Valencia-Barcelona-País Vasco	Infraestructuras	- OK

Informe de referencia	Relación o condición emitida	Materia	Comentario
<b>D.16 URBANISMO</b> <u>S.T. Urbanismo Valencia</u>	- Documentos a aportar: <ul style="list-style-type: none"> <li>o <i>Estudio Viabilidad Económica y Memoria de Sostenibilidad Económica</i></li> <li>o <i>Estudio de Mercado para definir el cálculo Aprov-Tipo (art 74 LOTUP)</i></li> <li>o <i>Fijación de Indicadores de Seguimiento de la ejecución</i></li> </ul> - Adecuar la Ordenación estructural al Art 21 y s. LOTUP - El suelo será ajustado a SUELO URBANIZABLE (art 28 LOTUP) - Estándares funcionales y de calidad Anexo IV.III LOTUP - Incorporar perspectiva de género en el Plan Especial. Diseño zonas verdes en itinerarios peatonales como conectores - Se contemplará planta de transferencia de residuos EPIGRAFE D.14 YA LO CONTEMPLA	Urbanismo	- Los documentos están previstos en la fase de Estudio Preliminar. - Consultar aprovechamiento tipo objetivo para uso logístico. Referencias otras instalaciones - <b>Suelo Urbanizable. Posterior redacción del PLAN PARCIAL, el cual recogerá con mayor definición, no solo los parámetros urbanísticos, sino, a nivel de ANTEPROYECTO, las diversas instalaciones, medidas correctoras, etc, que los informes sectoriales han ido solicitando</b> - Estándares funcionales a incluir en Plan Especial - Ordenación zonas verdes a revisar en Plan Especial (ordenación pormenorizada)
<b>D.17 PATRIMONIO</b>	- Se deberá realizar un Catálogo de Protecciones (Art 42 LOTUP)	Urbanismo	- Se redactará dentro del Estudio Arqueológico y de Patrimonio Cultural
<b>D.18 CAMBIO CLIMATICO</b>	Requiere realizar los siguientes estudios y planes complementarios siguientes: - <i>Justificar la alternativa seleccionada pese “no ser la más favorable ambientalmente”</i> - Estudio de Impacto de sellado del suelo y cambio climático, y efectos sinérgicos - Estudio de movilidad que incluya actuaciones tráfico vehículos pesados, y movilidad personas - Proyecto de reducción/compensación de emisiones y estimación de huella de carbono. - Estudio de carga de contaminantes generados por la actividad del centro logístico y calidad del aire de la zona.	Medio Ambiente Infraestructuras	- La alternativa será justificada en la Memoria, en relación a otras ubicaciones, a la ETCV, la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana, etc. - Estudio de Movilidad previsto en contrato - Estudios adicionales que contendrá la versión preliminar del Plan Especial: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Estudio de sellado del suelo y cambio climático</li> <li>o Proyecto de reducción/compensación de emisiones y estimación de huella de carbono.</li> <li>o Estudio de carga de contaminantes generados por la actividad del centro logístico y calidad del aire de la zona.</li> </ul>

### 5.3. APARTADO E: RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS RELEVANTES

Plan o programa relevante	Informe de referencia	Relación o condición emitida	Materia	Comentario
Estrategia Territorial Com.Valenciana (ECTV)	Serv Ordenación Territorio	Límite Máximo de crecimiento de suelo actividades económicas superado. Se admite su superación por ser nodo estratégico. Directrices 104 y 111 ETCC	Urbanismo	El incremento que suponga en el municipio de Sagunt, debe ser reflejado en los parámetros globales del PATEVAL (en redacción). Se considera justificado por estar en el Estudio Logística Com. Valenciana
	Serv Ordenación Territorio	Determina el corredor verde Horta Nord – Marjal dels Moros – Serra Calderona – Río Palancia	Medio Ambiente	Afecta a zona sur del Plan. Recogido en informes ambientales. Redefinición zonificación zona sur
PATRICOVA	SDG Territorio y Paisaje	Apartado D.7. Informe sobre Inundabilidad	Inundabilidad	Completar con Estudio de Inundabilidad (Ver D.7), y redefinición zonificación en zonas inundables
Plan Integral Residuos C.V.	Decreto 81/2013	Cumplimiento de requisitos del PIRCV Decreto 81/2013	Medio Ambiente	Revisar e incluir en memoria y Normas Urbanísticas
Estrategia Valenciana Cambio Climático (EVCC)	Serv. Lucha Cambio Climático	Apartado D.17 Informe. Indica considerar EVCC 2030, en redacción	Medio Ambiente	SE DESCONOCE EL CONTENIDO DEL EVCC 2030 EN REDACCION. NECESARIA INFORMACION ADICIONAL
Plan Especial Riesgo Sísmico	Decreto 44/2011	No es necesario Plan de Actuación Riesgo Sísmico	Urbanismo	
Plan Especial riesgo accidentes transporte	Decreto 49/2011	Afección riesgo Autovía V-23	Infraestructuras	Redacción Plan de Seguridad Accidentes. Puede afectar normativa urbanística
ZEC: LIC/ZEPA Natura 2000	Decreto 127/2014	ZEC/ZEPA Marjal dels Moros. Integrar medidas afección	Medio Ambiente	Posible afecciones ordenación. Mención en normativa urbanística
PATEVAL	SG Ordenación Territorio	Indica que Se realizará consulta a la SDG Ordenación Territorio No menciona la fase de redacción del PATEVAL.	Urbanismo	Se relizará la coordinación necesaria con el equipo redactor del PATEVAL
PATIVEL	Serv Ordenación Territorio	Parcialmente incluido en zona 2.000 m. El Plan es COMPATIBLE	Urbanismo	Corregir planos de Información y de Ordenación para que contengan dicha franja de 2.000 m PATIVEL
PMoMe	--	Coordinación con PmoME Valencia	Infraestructuras	Coordinar con Dirección Contrato PmoMe Valencia, necesidades e impacto movilidad Sagunt. Afecta a planteamiento Estudio de Movilidad
PAT Huerta Valencia	Decreto 219/2018	Justificación de impactos Plan Especial. Nuevos accesos e infraestructuras de conexión	Infraestructuras	Justificar en memorias impacto sobre PAT Huerta Val.
Planes Generales		Concordancia con Planes Generales colindantes	Urbanismo	A contemplar en planos informativos y ordenación

**5.4. APARTADO F: RELACION DE DOCUMENTOS A INCORPORAR A LA VERSION PRELIMINAR DEL PLAN ESPECIAL:**

<b>DOCUMENTACION</b>
<b>Estudio hidrológico e incidencia en el ciclo hidrológico del agua.</b> Este estudio contemplará las consideraciones realizadas por las diferentes administraciones afectadas
<b>Estudio de la conectividad territorial y biológica</b> del corredor terrestre Huerta- Marjal dels Moros-Serra Calderona-Río Palancia
<b>Estudio de demandas de recursos hídricos a nivel municipal.</b> Justificación del incremento de demanda de recursos derivada de la actuación propuesta
<b>Análisis de los efectos inducidos por las infraestructuras</b> derivadas de la adecuada conexión y funcionamiento, tanto en la conexión con el puerto de Sagunt como, y en especial, con la conexión con el puerto de València
<b>Estudio de Paisaje</b> Atenderá las consideraciones realizadas por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje en su informe de fecha 28 de octubre de 2019
<b>Estudio Acústico</b>
<b>Plan de Movilidad, Estudio de Tráfico y Capacidad</b>
<b>Cálculo de la huella de carbono.</b> Medidas de mitigación y compensación
<b>Estudio de la carga de contaminantes</b> generados por la actividad del centro logístico y su afección a la calidad del aire

## 6. FASE III. PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN MATERIA DE PAISAJE

Para garantizar los derechos de los ciudadanos en materia de participación, y dada la situación de la pandemia mundial del virus COVID-19, se colgó en la web de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, la información inicial y encuestas del Estudio de Paisaje, dentro de su Plan de Participación Pública específico, para poder acceder por parte de público al proceso de información.

Para ello, se publicó en la propia web de la Conselleria desde el día 23 de diciembre de 2020 al 15 de febrero de 2021, toda la documentación y encuesta de participación, además de comunicarse a los Ayuntamientos de Sagunt y Puçol para su difusión.

Como no era posible realizar jornadas de participación, la encuesta se colgó junto con la información en la web, para que toda persona involucrada o interesada pudiera rellenar la encuesta de participación pública, con el fin de poder recabar la mayor información posible para poder analizar los resultados obtenidos en vistas de preparar una versión avanzada del Plan Especial del Área Logística de Sagunto (Valencia).

Adicionalmente, este período de información pública y encuesta del Estudio de Paisaje fue mencionado como noticia de prensa en el diario Levante-EMV el día 28 de enero de 2021.

Durante esta fase, el público interesado y/o afectado pudo ejercer su derecho a formular alegaciones y observaciones sobre el proceso de Estudio de Paisaje que se lleva a cabo, mediante la contestación de una serie de conceptos incluidos dentro de la Encuesta del Paisaje.

En este período de tiempo, se tuvo ocasión de examinar la documentación on line disponible en la página web de la Conselleria, y contestar a la encuesta del Plan de manera on-line (Goggle Forms) o completando el formulario PDF disponible.

Se recibieron un total de 45 respuestas, de las cuales 43 fueron válidas dado que las dos restantes no contestaron a las cuestiones sobre paisaje y oportunidad.

## 7. FASE IV. PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE PÚBLICO INTERESADO

En fecha 15 de marzo de 2021 se celebró en el Centro Cultural Mario Monreal de Sagunt una presentación del Plan Especial por parte de la Directora General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible y del Subdirector General de Movilidad, en la que estuvieron presentes la Asociación de Empresarios del Camp de Morvedre (ASECAM), la Confederación Empresarial Valenciana (CEV), representantes d Parque Empresarial Sagunt y el alcalde de Sagunt. Esta jornada sirvió para acercar a los presentes los pormenores del Plan Especial.

## 8. FASE V. INFORMES RECIBIDOS TRAS INFORMACION PÚBLICA VERSIÓN PRELIMINAR

Se han recibido un total de 41 informes o alegaciones por parte de organismos públicos, entidades, empresas, asociaciones y otros interesados, organizados a los efectos de este informe en tres grupos:

- A.- Organismos públicos, Administraciones e informes sectoriales
- B.- Empresas de suministro de servicios públicos afectadas
- C.- Asociaciones, empresas y personas interesadas en el expediente.

### GRUPO A. ADMINISTRACIONES Y ORGANISMOS PÚBLICOS

ID	EMISOR	Fecha entrada
A01	CPTOPM - SDG MOBILITAT – Servei Mobilitat Urbana	30/04/2021
A02	CPTOPM- SDG MOBILITAT – Servei Transports	20/04/2021
A03	CPTOPM- ST URBANISME VALENCIA	10/05/2021
A04	CPTOPM- SDG OTP Servei Ordenació del Territori– PATRICOVA (*)	25/03/2021
A05	CPTOPM- DG PORTS, AEROPORTS I COSTES	22/03/2021
A06	CPTOPM- AUTORITAT DE TRANSPORT METROPOLITÁ DE VALÈNCIA	06/05/2021

ID	EMISOR	Fecha entrada
A07	CPTOPM – DG ORDENACIÓ DEL TERRITORI I PAISATGE (Territori)	28/05/2021
A08	CPTOPM- Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje	04/06/2021
A09	C. HABITATGE - SDG MEDI NATURAL – Servei d’Espais Naturals Protegits	31/03/2021
A10	C. HABITATGE - SDG MEDI NATURAL – Direcció Parque Natural Serra Calderona	31/03/2021
A11	CADRECT- DG QUALITAT I EDUCACIÓ AMBIENTAL – Servei Canvi Climàtic	29/04/2021
A12	CADRECT – S.T. MEDI AMBIENT. Secció Qualitat Ambiental / Acústica	30/03/2021
A13	CADRECT – D.T. VALENCIA- Secció Forestal	30/03/2021
A14	CADRECT – D.T. VALENCIA- Unidad Vías Pecuarias	30/03/2021
A15	CESSPCT – D.G. INDUSTRIA ENERGIA I MINES	10/05/2021
A16	CECE – DIRECCIÓ TERRITORIAL D’EDUCACIÓ CULTURA I ESPORT	18/05/2021
A17	IVACE	03/05/2021
A18	CSUSP – DIRECCION GENERAL DE SALUD PÚBLICA	22/04/2021
A19	AGENCIA VALENCIANA DE SEGURIDAD Y RESPUESTA A EMERGENCIAS	25/03/2021
A20	MITMA- SUBDIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES	16/04/2021
A21	ADIF- ALTA VELOCIDAD. Subdirección Desarrollo y Coordinación	05/05/2021
A22	ADIF – Área de Patrimonio y Urbanismo Este	03/05/2021
A23	MITMA- DEMARCACION CARRETERAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA	24/05/2021
A24	DIPUTACIÓN DE VALENCIA – Área de Infraestructuras	26/03/2021
A25	CONF. HIDROGÁFICA DEL JÚCAR	22/04/2021
A26	ENTITAT D’SANEJAMENT (EPSAR)	05/05/2021
A27	AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	22/04/2021
A28	AYUNTAMIENTO DE SAGUNTO	12/05/2021
A29	AYUNTAMIENTO DE PUÇOL	19/05/2021
A30	PARC SAGUNT, S.A.	14/05/2021
A31	CPTOPM – SUBDIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT	18/10/2021

#### LEYENDAS

- CPTOPM: Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.
- CADRECT: Conselleria d’Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica.
- CESSPCT: Conselleria d’Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball
- CSUSP: Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública
- CECE: Conselleria d’Educació, Cultura i Esport
- MITMA: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- (\*) El informe remitido es de fecha 28/10/2019 y hace referencia a la documentación remitida antes de la emisión del Documento de Alcance

### GRUPO B. EMPRESAS DE SUMINISTROS DE SERVICIOS

ID	EMISOR	Fecha
B01	ENAGAS TRANSPORTE SAU	22/04/2021
B02	SAGGAS, S.A. – PLANTA REGASIFICIOÓN DE SAGUNTO	22/04/2021
B03	SINDICATO Y JURADO DE RIEGOS DE SAGUNTO	22/04/2021
B04	AIGÜES DE SAGUNT	25/05/2021
B05	RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA	02/07/2021
B06	IBERDROLA	14/06/2021
B07	EMSHI	17/05/2021

### GRUPO C. OTROS INTERESADOS

ID	EMISOR	Fecha
C01	ACERLORMITTAL ESPAÑA, S.A.	20/04/2021
C02	ASOC. EMPRESARIOS DEL CAMP DE MORVEDRE - ASECAM	04/05/2021
C03	AUTOS VALLDUXENSE, S.L.	05/05/2021
C04	ACCIÓ ECOLOGISTA AGRÓ	11/05/2021

## 9. ANÁLISIS DE INFORMES-ALEGACIONES FASE V

A continuación, se realiza un resumen de las condiciones y/o alegaciones incluidas en cada uno de los informes recibidos, así como la estimación o desestimación, de manera motivada, y, en su caso, las acciones o modificaciones a realizar en las condiciones de ordenación del Plan, o en otros aspectos del mismo (ambientales, infraestructuras, etc). También se indican las propuestas que se realizan para aquellos aspectos donde se presentan discordancias o incompatibilidades en el cumplimiento de las condiciones entre lo requerido por dos o más organismos públicos, empresas o cualquiera de los agentes interesados en el expediente.

### 9.1. ANÁLISIS DE INFORMES. GRUPO A. Administraciones y organismos públicos

#### 9.1.1. A01 CPTOPM – Subdirecció General de MOBILITAT – Servicio de Movilidad Urbana

El informe del Servicio de Movilidad Urbana de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, de fecha 29/04/2021 (recibido en fecha 30/04/2021), se centra en analizar las determinaciones del Plan de Movilidad que acompaña al Plan Especial de Ordenación, realizando las siguientes observaciones:

#### Alegación 01

*El plan debe proponer soluciones de conexión al sistema de transporte público existente, recordando que los costes tanto de ejecución de infraestructuras como de posibles compensaciones a los concesionarios correrán a cuenta del promotor del Área Logística.*

#### **Respuesta 01**

Se estima.

Se ha actualizado el Plan de Movilidad con los puntos de conexión con los sistemas de transporte público existente y propuesta de servicios (apartado 7.1.3 y apartado 9 del documento 7. Plan de Movilidad).

Se indica en las fichas (apartado 9 del documento 7. Plan de Movilidad) los costes y agentes responsables de la ejecución y financiación.

### **Alegación 02**

*Al existir distancias internas mayores de 1.000 m en el ámbito, el Plan de Movilidad debe completarse proponiendo soluciones para los desplazamientos internos por medios alternativos al vehículo privado.*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Se ha actualizado el Plan de Movilidad, incluyendo tanto la movilidad interna como externa, con autobuses lanzadera, vehículos eléctricos car-sharing para uso interno, servicio público de bicicletas, etc (apartado 7.1.3 y apartado 9 del documento 7. Plan de Movilidad)

### **Alegación 03**

*Debe actualizarse el Plan de Movilidad con los nuevos mapas concesionales de transporte regular de viajeros por carretera (aún no adjudicados, pero algunos aprobados), y no sólo con el actual mapa de servicios prestados, correspondientes a concesiones ya caducadas.*

### **Respuesta 03**

Se estima.

Se ha actualizado el Plan de Movilidad con los mapas concesionales aprobados que le afectan (apartado 7.1.2 del documento 7. Plan de Movilidad)

### **Alegación 04**

*El Plan de Movilidad debe incluir fichas de actuación, con un formato determinado en dicho informe, así como un cuadro resumen de las propuestas considerando programación temporal, costes y agentes encargados de su financiación en cada horizonte temporal.*

### **Respuesta 04**

Se estima.

Se ha completado el Plan de Movilidad con las fichas de las actuaciones previstas y que sean conocidas o determinables en esta fase de la tramitación (apartado 9 del documento 7. Plan de Movilidad). Se remite a un seguimiento y actualización del Plan conforme el desarrollo de las determinaciones urbanísticas y las demandas reales de empresas y personas trabajadoras lo establezcan.

### **Alegación 05**

*En cuanto a las propuestas técnicas del Plan de Movilidad en sí, se solicita que se incluyan estas actuaciones:*

- a) *Autobús: Detallar las características del bus lanzadera, y no modificar las dos líneas urbanas de Sagunto ni la línea 310 de bus de Les Valls. Organizar los servicios discrecionales agrupado al todo el polígono y no por empresas*
- b) *Conexiones ciclistas: Definir y completar la conexión ciclista con el Port, y que el itinerario ciclista hacia Sagunt y Sagunt-ADIF se haga por la calle Honorio Maura.*
- c) *Extender a Parc Sagunt II, el futuro sistema de bicicleta pública en alquiler del municipio.*
- d) *Localizar puntos de recarga de vehículos eléctricos, así como combustibles alternativos.*
- e) *Implantar una app de vehículo compartido en Parc Sagunt II.*

### **Respuesta 05**

Se estima.

Se ha actualizado el Plan de Movilidad de la siguiente manera:

- a) *Se detallan las funcionalidades y propuesta inicial de servicios de bus lanzadera y su interconexión con las líneas exteriores al sector.*



b) Conexiones ciclistas. En su zona sur, el corredor propuesto se orienta a la red de itinerarios ciclistas previstos en el PMUS de Sagunt, que queda fuera del ámbito del sector. En el caso de la conexión hacia Sagunt-ADIF, del mismo modo, a partir del punto de conexión, el itinerario será el que el Ayuntamiento y su PMUS determine.

c) Se propone la extensión al Área Logística de Sagunt del sistema público de préstamo de bicicletas a instaurar en el municipio.

d) El grado de electrificación de las plazas de aparcamiento se encuentra en la actualidad regulados en mínimos por la legislación sectorial nacional vigente, y el proyecto de urbanización desarrollará la infraestructura necesaria para que los operadores posteriormente puedan implantar los puntos de recarga pública procedentes, tanto en vía pública como en zona de aparcamientos. Del mismo modo, los puntos de suministro de combustibles alternativos (GLP, GNC, GNL e Hidrógeno) podrán ser desarrollados en las parcelas de carácter terciario del sector (Destinadas a instalaciones y negocios de apoyo a la actividad logística) y la decisión final correrá a cargo de las empresas operadoras del sector.

e) La implantación de la app solicitada tiene carácter de recomendación en el Plan de Movilidad, pero no se considera un aspecto con carácter regulatorio en materia urbanística, sino más bien una futura herramienta de gestión a desarrollar y mantener por la entidad o administración gestora del sector.

### **9.1.2. A02 CPTOPM- Subdirecció General de Mobilitat – Servei de Transport Públic i Coordinació Intermodal**

El informe del Servicio de Transporte Público y Coordinación Intermodal de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, de fecha 16/04/2021 (recibido en fecha 20/04/2021), se centra en analizar las determinaciones del Plan de Movilidad que acompaña al Plan Especial de Ordenación, de manera similar al informe del Servicio de Movilidad Urbana (A01), realizando las siguientes observaciones:

#### **Alegación 01**

---

*Al pertenecer el municipio de Sagunto al Área de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV), se debe solicitar informe a dicho organismo.*

#### **Respuesta 01**

Se estima.

Se solicitó informe a la ATMV, recibándose en fecha 6 de mayo de 2021.

#### **Alegación 02**

---

*El plan de movilidad no ha incluido un estudio de demanda y asignación por modos de transporte público.*

#### **Respuesta 02**

Se desestima.

No se considera posible en esta fase de desarrollo de la tramitación urbanística, la realización de un estudio de demanda más detallado, dado que la actividad logística presenta un alta variación en la intensidad de mano de obra necesaria, en función del tipo de producto y procesos que se implanten en el Área, por lo que se ha propuesto en la ficha de gestión del Plan Especial la necesidad de realizar actualizaciones del Plan de Movilidad conforme se proceda a la programación y consolidación de cada una de las Áreas de Actuación previstas en la programación de su desarrollo.

#### **Alegación 03**

---

*El Plan de Movilidad sólo incluye las concesiones ya caducadas CVCS-102; CVCS-106, CVCS-107 y CVV-256, y la línea 310 Les Valls Sagunto, que está incluida en el nuevo Proyecto de Servicio Público (PSP) CV-008 aprobado, pasará a ser competencia directa de la Generalitat y no como hasta ahora de la AMTV. Al respecto, indica que las líneas interurbanas no pueden efectuar tráficos urbanos de Sagunto, por lo que la línea 310 no podría recoger pasajeros de Sagunto al Área Logística.*

### **Respuesta 03**

Se estima.

Se ha actualizado el Plan de Movilidad considerando los PSP aprobados CV-008 y CV-102, así como la imposibilidad de que la línea 310 aporte demanda desde Sagunto.

### **Alegación 04**

*Se recomienda la ubicación de las paradas de transporte público en la CV-309 o junto los accesos, para no penalizar el transporte público.*

### **Respuesta 04**

Se estima.

Dadas las dimensiones interiores del ámbito, situar las paradas de autobús exclusivamente en la CV-309, las deja excesivamente lejos de los itinerarios y nodos de actividad más cercanos, con longitudes mayores de los 1.000 metros en la mayoría de los casos. Por ello, se ha propuesto en el Plan de Movilidad que, en fase de desarrollo del proyecto de urbanización, se prevea la construcción de intercambiadores en el ámbito que permitan la coordinación de los servicios de transporte de las concesiones, con los autobuses lanzadera, así como los servicios discrecionales para los trabajadores del polígono.

#### **9.1.3. A03 CPTOPM- Servei Territorial d'Urbanisme de València**

El informe está emitido con fecha 6 de mayo de 2021 (recibido en fecha 10/05/2021), por parte del Jefe de Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia y por la Jefa de Sección de Planeamiento Urbanístico.

### **Alegación 01**

*Se deberá diferenciar las determinaciones de la ordenación estructural en relación con la ordenación pormenorizada, de conformidad con los artículos 21 y 35 de la LOTUP.*

### **Respuesta 01**

Se estima.

Se ha diferenciado la ordenación estructural de la pormenorizada. Si bien las determinaciones de la ordenación pormenorizada diferentes a la ordenación estructural son escasas (Varios de red secundaria y optativos, alineaciones de los mismos, y, en su caso, la definición de las diferentes parcelas, sus índices de edificabilidad neta, y la red secundaria de dotaciones públicas e infraestructura verde), se ha realizado una revisión de los planos para separar en dos series los de ordenación estructural, de los de ordenación pormenorizada y se han reformulado las Ordenanzas quedando de la siguiente manera:

#### Ordenanzas:

TÍTULO PRIMERO: NORMAS GENERALES.

TÍTULO SEGUNDO: ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

TÍTULO TERCERO. NORMAS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA.

TÍTULO CUARTO. NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN

TÍTULO QUINTO. NORMAS DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA Y PATRIMONIAL

TÍTULO SEXTO. NORMAS DE PROTECCIÓN SUELO NO URBANIZABLE

TÍTULO SÉPTIMO. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

#### Planos:

A) SIN EFICACIA NORMATIVA

I.1. SITUACIÓN

I.2. ENTORNO PRÓXIMO

I.3. ESTADO ACTUAL

I.4. ALTERNATIVAS TÉCNICAS

- I.5. PLAN GENERAL DE SAGUNTO. CLASIFICACIÓN DEL SUELO
  - I.6. ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT. CONDICIONES DE ORDENACIÓN. HOMOLOGACIÓN DEL SECTOR ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT
  - I.7. AFECCIONES DE INFRAESTRUCTURAS
  - I.8. AFECCIONES DE ZONAS PROTEGIDAS: PATRICOVA Y SIERRA CALDERONA
  - I.9. AFECCIONES DE ZONAS PROTEGIDAS: ZONAS HÚMEDAS Y PATIVEL
  - I.10. AFECCIONES DE ZONAS PROTEGIDAS: PORN SIERRA CALDERONA, LIC Y ZEPA.
- B) CON EFICACIA NORMATIVA
- a) Ordenación Estructural
- O.1. INFRAESTRUCTURA VERDE
- O.2. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y CLASIFICACIÓN DEL SUELO
- O.3. ORDENACIÓN PORMENORIZADA. ZONIFICACIÓN
- b) Ordenación Pormenorizada
- O.4. PROGRAMACIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN
- O.5. RED VIARIA. PLANTA Y SECCIONES
- O.6. CONEXIONES DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS NO MOTORIZADAS

### **Alegación 02**

---

*No se ha justificado la imagen urbana como resultado de un proyecto unitario, coherente y articulado por la infraestructura verde urbana y la relación entre el viario y la red de espacios dotacionales, de conformidad con lo previsto en los artículos 12 y 13 de la LOTUP.*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Se ha incluido en la Memoria y en los planos del Plan Especial la descripción de la infraestructura verde urbana y su relación con el viario y zonas verdes del sector (Apartado 3.3 de la Memoria Justificativa y Plano de Ordenación O.1)

### **Alegación 03**

---

*No se han establecido indicadores de seguimiento de ejecución del Plan Especial*

### **Respuesta 03**

Se estima.

Los indicadores de seguimiento de ejecución del plan se encuentran en el apartado 8.6 del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

### **Alegación 04**

---

*No se ha indicado la ubicación del centro de transferencia de residuos, peligrosos y no peligrosos, con capacidad suficiente para dar servicio a los residuos que sean producidos en las industrias del polígono*

### **Respuesta 04**

Se estima.

Existe suelo dotacional suficiente para la implantación de este servicio y otros similares.

Se ha incluido en la Memoria del Plan Especial (apartado 3.10. a)) que dicha instalación pueda ser implantada en la parcela SQI-3, al oeste del sector, y junto a la futura EDAR y la subestación eléctrica

Se ha incluido en la ficha de Planeamiento, "Reservas dotacionales", que en la parcela SQI-3, destinada a equipamientos de infraestructuras, se deberá ubicar un centro de transferencia de residuos con capacidad suficiente para dar servicio a los residuos producidos en el sector.

Se ha incluido en la ficha de Gestión "Condiciones de gestión de infraestructuras", un apartado de Gestión de residuos.

### **Alegación 05**

*Se reitera la necesidad de elaborar un estudio de mercado que justifique la memoria de viabilidad económica, según lo previsto en el Anexo XIII de la LOTUP.*

#### **Respuesta 05.**

Se estima.

Se ha adjuntado como anexo al Estudio de Viabilidad Económica un Estudio de demanda realizado por el agente urbanizador.

### **Alegación 06**

*Desde la planificación con perspectiva de género, deberá ampliarse su contenido de conformidad con lo previsto en el Anexo XII de la LOTUP, incorporando en la memoria un apartado con la caracterización cualitativa y cuantitativa que indique las necesidades y aspiraciones de los sectores de población afectados desde las variables de edad, sexo y diversidad funcional, incluso valorar la posibilidad de tener en cuenta las recomendaciones establecidas en la “Guía para incorporar la perspectiva de género en actuaciones urbanas en la Comunidad Valenciana”, que está en estos momentos en fase de información pública.*

#### **Respuesta 06.**

Se estima.

Se ha completado el Anexo 12. Informe sobre la perspectiva de género, aplicando la “Guía para incorporar la perspectiva de género en actuaciones urbanas en la Comunidad Valenciana.

### **Alegación 07**

*Se deberá clarificar en la memoria del documento de la versión preliminar que la zona que se pretende recalificar de suelo no urbanizable común a protección agrícola, para crear el corredor biológico de conexión de la Marjal dels Moros con la Sierra Calderona, con una superficie de 108.731,08 m<sup>2</sup>, está incluida en el ámbito y es objeto del PE. Debiendo indicar, en su caso, el sistema de gestión prevista y si está prevista su obtención a cargo del sector. Debiendo indicarlo en el artículo 7 de las NN.UU, además de lo previsto en los artículos 8 y 100.*

#### **Respuesta 07.**

Se estima.

Esta superficie se encuentra fuera del ámbito del sector, pero el Plan Especial permite su recalificación de suelo no urbanizable común a suelo no urbanizable de protección agrícola. Las referencias a esta superficie vienen recogidas en los apartados 3.4 Clasificación del suelo y 3.10 Objetivos a considerar en la redacción de los instrumentos de desarrollo, de la Memoria Justificativa, además de recogerlo en los Artículos 7, 8 y 100 de las Ordenanzas.

No se prevé su obtención a cargo del sector ni se establece sistema de gestión, ya que no se destina a uso dotacional ni lucrativo, manteniéndose los usos privados agrícolas propios del área. No obstante, conforme a lo indicado, se añade al artículo 7 de las Ordenanzas, sobre Directrices de la estrategia de evolución urbana y ocupación del territorio, lo que se indicaba al respecto en el Artículo 8, sobre Clasificación del suelo:

“5.- Se delimita una zona de suelo no urbanizable (exterior al sector), colindante por el Sur con Parc Sagunt I, con nueva protección agrícola para conseguir el requerido corredor biológico de conexión entre la Marjal dels Moros y la Sierra Calderona”.

Y en el Artículo 8, poner en su lugar:

“El área en suelo no urbanizable colindante por el Sur con Parc Sagunt I antes referida se recalifica como de protección agrícola”.

### **Alegación 08**

*En la zonificación se prevé una zona de uso logístico e industrial (ZND-LOG/IN) y zona de uso logístico y terciario (ZND-LOG/TR), debiendo adecuarse a la zonificación prevista en el Anexo IV en función del uso predominante y en el artículo 76 del Reglamento de zonas de ordenación urbanística.*

#### **Respuesta 08.**

Se estima.

Se ha procedido a modificar la nomenclatura de la zonificación a la prevista en el Anexo IV de la LOTUP, ZND-IN y ZND-TR, estableciendo en las fichas de gestión de cada parcela, los usos predominantes y los usos compatibles, así como las matizaciones pertinentes en cuanto a las actividades conforme a la definición de uso propuesta.

### **Alegación 09**

*Para el cómputo de las dotaciones de la red secundaria no podrán computar las dotaciones de la red primaria, de conformidad con lo previsto en el Anexo IV, apartados III (subapartado 6.3) y IV, de la LOTUP. Se deberá clarificar en el cálculo del cómputo de estándares urbanísticos (versión preliminar página 35) aquellos elementos que pertenecen a la red primaria y excluir las zonas de protección de la legislación sectorial.*

#### **Respuesta 09.**

Se estima.

Se ha clarificado en el cálculo del cómputo de estándares urbanísticos, los elementos de la red primaria y se han excluido las zonas de protección de la legislación sectorial.

Conforme al apartado 3.11 de la Memoria Justificativa, Delimitación de la red primaria inscrita: se considera red primaria inscrita en el sector los viales de acceso este desde Parc Sagunt I, el boulevard paralelo a la carretera CV-309 y con frente a la estación intermodal, así como la conexión con la rotonda del polígono Camí de la Mar por bajo del ferrocarril de conexión del puerto con la red general ferroviaria, grafiados en el plano de red primaria O.5. como PCV. El resto de las dotaciones forman parte de la red secundaria, y se grafían en el plano de ZONIFICACIÓN de ordenación pormenorizada.

### **Alegación 10**

*Respecto a la reducción de la zona de protección de la CV-309, de 50 metros a 25 metros, si se mantiene y es posible tal reducción, deberá obtenerse informe favorable del organismo autonómico competente en la materia.*

#### **Respuesta 10.**

Se estima.

Se tiene el informe favorable de la Subdirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible de fecha 18 de octubre de 2021.

### **Alegación 11**

*Teniendo en cuenta que no se cumple con el estándar de aparcamientos para el uso dominante logístico/industrial, deberá obtenerse en la tramitación el informe favorable de la conselleria competente en materia de industria, de conformidad con lo previsto en el Anexo IV, apartado III, subapartado 6.3 de la LOTUP.*

#### **Respuesta 11.**

Se estima.

En el apartado 3.8 Estándares mínimos de reserva de suelo dotacional, de la Memoria Justificativa, dice que "se deberá solicitar la referida reducción" y se argumenta al respecto. Se entiende que se aplicará lo que determine la resolución de la conselleria competente en ordenación del territorio.

Se va a proceder a la solicitud del correspondiente informe de reducción de estándares al IVACE.

## Alegación 12

*En relación con la sección viaria de las calles laterales y calle exterior, deberá tenerse en cuenta que la anchura mínima de los viales de sentido único son 18 metros y 24 metros para vial de doble sentido, de conformidad con el Anexo IV, apartado III, subapartado 2.5, de la LOTUP.*

### Respuesta 12.

Se estima.

Los viales SCV-7, SCV-10, SCV-11 y SCV-12 pasan a ser de sentido único, por lo que cumplen con las determinaciones del Anexo IV de la LOTUP.

## Alegación 13

*En las Normas Urbanísticas deberá incluirse en el artículo 3 todos los documentos complementarios que acompañan al Plan Especial. Además, sería conveniente introducir en el artículo 13 de las NN.UU como fuente de suministro el de las energías renovables. En los artículos 34, 36, 37, 38, 39, 44, 45, 47, 48, 52, 57, deberán establecer numéricamente los valores que se definen en el articulado. Sería conveniente matizar el contenido del artículo 40 de las NN.UU en relación con lo indicado en el art. 35 del Reglamento de zonas de ordenación urbanística de la Comunidad Valenciana.*

*El artículo 54 debería indicar el número máximo de plantas de sótano que se permiten.*

*Se debería incluir las Normas de Integración Paisajística del Estudio de Paisaje en un apartado dentro de las Normas Urbanísticas del Plan.*

### Respuesta 13.

Se estima.

Se incluyen las Normas de Integración Paisajística del Estudio de Paisaje en un apartado dentro de las Ordenanzas del Plan (Título Séptimo), como también lo ha requerido el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

Se han modificado los siguientes artículos de las Ordenanzas:

#### Artículo 3. Documentación del Plan.

Son documentos integrantes del presente Plan los siguientes:

I. Memoria

- a) Parte sin eficacia normativa
  - 1. INTRODUCCIÓN
  - 2. MEMORIA INFORMATIVA
  - 3. MEMORIA JUSTIFICATIVA
- b) Parte con eficacia normativa
  - 4. FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN
  - 5. ORDENANZAS

II. Planos

C) SIN EFICACIA NORMATIVA

- I.1. SITUACIÓN
- I.2. ENTORNO PRÓXIMO
- I.3. ESTADO ACTUAL
- I.4. ALTERNATIVAS TÉCNICAS
- I.5. PLAN GENERAL DE SAGUNTO. CLASIFICACIÓN DEL SUELO
- I.6. ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT. CONDICIONES DE ORDENACIÓN. HOMOLOGACIÓN DEL SECTOR ÁREA LOGÍSTICA DE SAGUNT
- I.7. AFECCIONES DE INFRAESTRUCTURAS
- I.8. AFECCIONES DE ZONAS PROTEGIDAS: PATRICOVA Y SIERRA CALDERONA
- I.9. AFECCIONES DE ZONAS PROTEGIDAS: ZONAS HÚMEDAS Y PATIVEL
- I.10. AFECCIONES DE ZONAS PROTEGIDAS: PORN SIERRA CALDERONA, LIC Y ZEPA.

- D) CON EFICACIA NORMATIVA
    - c) Ordenación Estructural
  - O.1. INFRAESTRUCTURA VERDE
  - O.2. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y CLASIFICACIÓN DEL SUELO
  - O.3. ORDENACIÓN PORMENORIZADA. ZONIFICACIÓN
    - d) Ordenación Pormenorizada
  - O.4. PROGRAMACIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN
  - O.5. RED VIARIA. PLANTA Y SECCIONES
  - O.6. CONEXIONES DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS NO MOTORIZADAS
- III. Estudio Ambiental y Territorial Estratégico
- IV. Estudios Complementarios
- A.01. Estudio de Paisaje
  - A.02. Plan de Participación Pública
  - A.03. Estudio de accesos ferroviarios
  - A.04. Estudio de accesos viarios
  - A.05. Plan de Movilidad
  - A.06. Estudio de Arqueología y Patrimonio Cultural
  - A.07. Estudio del Corredor territorial y Biológico
  - A.08. Estudio Hidrológico, Climatológico y de Drenaje
  - A.09. Estudio de Recursos Hídricos
  - A.10. Estudio Acústico
  - A.11. Estudio de la Huella de Carbono y Dispersión de Contaminantes
  - A.12. Informe de Perspectiva de Género
  - A.13. Estudio de Viabilidad Económica
  - A.14. Estudio de Sostenibilidad Económica

Artículo 13. Condiciones de las actuaciones integradas

**CONDICIONES DE CONEXIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.**

Energía eléctrica: deberá proceder preferentemente de fuentes renovables.

Artículo 40. Superficie construida por planta.

Se entiende por superficie construida por planta la comprendida entre los límites exteriores de cada una de las plantas de la edificación, conforme al Art. 35 del Reglamento de zonas. Los cuerpos volados abiertos en más de un 50% de su perímetro computarán al 50% a efectos de edificabilidad.

Los artículos 34, 36, 37, 38, 39, 44, 45, 47, 48, 52, 57 citados, y el resto de ese apartado, se corresponde con definiciones, donde sus valores numéricos se establecen en las zonas correspondientes y por tanto son determinaciones específicas de cada zona, por lo que se considera más acertado que figuren tan cual se han contemplado en las Ordenanzas y no se han modificado.

**9.1.4. A04 CPTOPM- Dirección General de Territorio y Paisaje - Servei d'Ordenació del Territori – PATRICOVA (\*)**

El informe recibido en fecha 25 de marzo de 2021, es el mismo que se emitió en fecha 28/10/2019 para el documento de alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, el cual hacía referencia en todo momento a la ordenación presentada de manera previa para la emisión del Documento de Alcance, la cual ha sufrido cambios sustanciales, al igual que la estación intermodal que ya no cuenta con salida directa hacia el Sur.

Por tanto, en lo referente a las dos condiciones que concluye dicho informe, citando textualmente:

- *Cambiar la ordenación de detalle, ubicando en la zona de afecciones de Inundabilidad la mayor parte del suelo destinado a zona verde prevista en el ámbito del Plan Especial*

- *Condicionar el proyecto de las infraestructuras ferroviarias a la presentación de un estudio de inundabilidad de la zona con las soluciones para los*
- *Drenajes transversales y longitudinales.*

La versión preliminar del Plan Especial eliminó la zona con riesgo geomorfológico situada al Suroeste (CV-309 lado Puçol) todos los suelos lucrativos y todo tipo de edificación, destinándolo a corredor de infraestructura verde, mientras que en lo que respecta al condicionamiento de los proyectos de infraestructuras ferroviarias, serán estos los que desarrollen sus correspondientes estudios y anejos de Hidrología y Drenaje que garanticen en la zona que les pueda afectar (recordando que la salida Sur ya no tendrá lugar), la no creación de riesgos por Inundabilidad.

#### **9.1.5. A05 CPTOPM- Direcció General de Ports, Aeroports i Costes – Servei d’ Explotació de Ports**

El informe de fecha 12/03/2021 (recibido en fecha 22/03/2021) suscrito por la Directora General de Puertos, Aeropuertos y Costas no realiza consideraciones o condicionantes a la documentación presentada.

#### **9.1.6. A06 CPTOPM- AUTORITAT DE TRANSPORT METROPOLITÀ DE VALÈNCIA**

El informe de la ATMV, de fecha 29/04/2021 (recibido el 06/05/2021), se centra en analizar las determinaciones del Plan de Movilidad que acompaña al Plan Especial de Ordenación, realizando las siguientes observaciones:

##### **Alegación 01**

*En cuanto a la Ley 6/2011 de Movilidad de la Comunidad Valenciana, estima que le es de aplicación el artículo 12.3, apartado 3.1, como actuación no colindante con núcleos urbanos y ser Categoría d) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 250 puestos de trabajo. Si, llegado el caso, si se considera como actuación colindante con núcleo urbano (Sagunto) estaría incluido en el apartado 3.2, Categoría Categoría c) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 1.000 puestos de trabajo.*

##### **Respuesta 01**

Se ha redactado el Plan de Movilidad de acuerdo a la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

##### **Alegación 02**

*Sobre las líneas de autobús inventariadas en el Plan de Movilidad informa de varias concesiones recién puestas en funcionamiento o PSP aprobados y pendiente de licitación:*

- *CVV-256, Área Metropolitana de València Nord. Contrato de dos años no modificable*
- *CV-102, VALÈNCIA METROPOLITANA NORD*
- *CV-008, Alto Palancia – Sagunt/València.*

##### **Respuesta 02**

Se estima.

Se ha actualizado el Plan de Movilidad con dichos PSP aprobados o contratados, de manera similar a como lo han requerido los informes de otros servicios de la Generalitat Valenciana.

##### **Alegación 03**

*Sobre las propuestas de modificación de los recorridos de las líneas informa que, dado que los PSP anteriores no están recogidos en el Plan de Movilidad, no se podrán incorporar las propuestas del Plan de Movilidad hasta no transcurrir tres años desde el inicio de la prestación de los servicios de dichas nuevas concesiones, dando como opción que el promotor ofrezca servicios discrecionales.*



### **Respuesta 03**

Debe tenerse en cuenta que la programación del desarrollo del Plan Especial, y de la propia Área Logística, transcurrirá en un plazo más amplio que los tres años mencionados para las concesiones a licitar. Por esta razón, y al no tener en este momento información sobre el modelo de negocio de las empresas que se implanten en el área, se ha incluido en la Ficha de Gestión la necesaria actualización del Plan de Movilidad, y de las propuestas en cuanto a transporte público, conforme se desarrollen las Actuaciones Integradas, y se conozca el tamaño y características de las empresas que se implanten en el Área Logística.

#### **9.1.7. A07 CPTOPM – DG ORDENACIÓ DEL TERRITORI I PAISATGE (Territori)**

El informe de la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje de 18/05/2021 (recibido el 28 de mayo de 2021), indica que la propuesta de crecimiento es un ámbito estratégico, y concluye con un total de cuatro condicionantes en el campo de las determinaciones territoriales del Plan Especial:

### **Alegación 01**

*Ampliación de la justificación de la necesidad de ocupación de suelo propuesta, mediante parámetros objetivos que analicen las demandas de suelo para actividades económicas y el suelo vacante sin ocupar.*

### **Respuesta 01**

Se estima.

Se ha adjuntado como anexo al Estudio de Viabilidad Económica un Estudio de demanda realizado por el agente urbanizador.

Se han analizado tres alternativas de ubicación (Estudio Ambiental y Territorial Estratégico), condicionadas a la proximidad a los ejes ferroviarios existentes, en especial el Corredor Mediterráneo, y las posibles dificultades e interferencias respecto a los servicios de viajeros de cercanías y de largo recorrido, así como la conexión a vías de alta capacidad de carreteras, encontrando que:

- Respecto al ferrocarril, las ubicaciones situadas al oeste y sur de la ciudad de Valencia quedan condicionadas por las redes de cercanías, especialmente en el caso sur, del área metropolitana, lo que condiciona la programación de trenes de mercancías en horario diurno, y, por tanto, la necesaria intermodalidad de la actuación. En el caso de Sagunto, el hecho de que por un lado se estén haciendo actuaciones en el corredor mediterráneo y en el Santander-Mediterráneo (Sagunt-Zaragoza), y la duplicación de plataforma de la LAV Valencia-Castellón, permite a medio plazo asegurar que no se merma la capacidad de generar tráfico hacia Europa por el Mediterráneo ni por el Atlántico. Puede haber interferencias en los tráfico al centro de España por la línea de Albacete, pero puede integrarse en la red actual.
- Respecto a la carretera, situando el Área Logística como un polo exportador, la ubicación norte presenta como principal ventaja que, de manera comparativa a las demás, los tráfico hacia y desde el norte, ya estarán servidos por la autovía A-23 (Aragón) y por la autopista AP-7.
- Del Estudio de Demanda, las dimensiones de las parcelas en las que las empresas operadoras logísticas han manifestado interés exceden en todos los casos de los 200.000 m<sup>2</sup> de superficie, lo que en el caso de Sagunt, por sus configuraciones, es totalmente posible realizar. No es posible, sin adaptaciones físicas y urbanísticas, aprovechar desarrollos existentes o programados, porque la escala de los mismos es mucho más pequeña, y corresponde a un modelo de desarrollo industrial, pero no de parque logístico como el que se pretende.

### **Alegación 02**

*Diseño de las fases de desarrollo del sector teniendo en cuenta el análisis de demanda de suelo y del suelo disponible realizado, que prevea la coordinación de las diferentes infraestructuras (tanto las que se ejecuten a cargo del sector como las que se ejecuten por parte de otras administraciones).*

### **Respuesta 02**

Se estima.

El diseño de las fases ha sido incluido en la documentación del Plan Especial (apartado 3.9 de la Memoria Justificativa) con el desarrollo de las diferentes infraestructuras.

### **Alegación 03**

*Ampliación del Anexo 9 “Estudio del Corredor Territorial y Biológico” proponiendo las medidas necesarias sobre las infraestructuras existentes y sobre las que no se ejecuten a cargo del Plan Especial para garantizar la permeabilidad del corredor de manera conjunta.*

#### **Respuesta 03**

Se desestima.

El Estudio de Conectividad Territorial y Biológica analiza en el apartado 4.6 los puntos conflictivos en el corredor (efecto barrera de infraestructuras). Las infraestructuras existentes están fuera del ámbito del sector y el Plan Especial no es un instrumento con el rango normativo suficiente para condicionar u obligar a efectuar actuaciones específicas en infraestructuras existentes.

Respecto a las infraestructuras externas, cuya ejecución no corresponde al desarrollo del sector del Área Logística de Sagunt, por estar previstas por el MITMA (AVE, circunvalación exterior de Valencia...), serán sometidas a Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria, con lo que la permeabilidad para garantizar el corredor territorial y biológico deberá ser exigida en ese procedimiento. En el Estudio de Conectividad Territorial y Biológica, en su apartado 4.8 “Futuras Infraestructuras” indica:

En desarrollo de los respectivos planes de ejecución de las mencionadas infraestructuras se deberá tener en cuenta la preservación de la conectividad transversal para que no surjan nuevas barreras para el corredor ecológico.

### **Alegación 04**

*Definición precisa de las medidas correctoras propuestas para garantizar la permeabilidad del corredor territorial en la documentación con carácter normativo del Plan Especial.*

#### **Respuesta 04**

Se estima.

En las Ordenanzas del Plan Especial Título Séptimo, se han integrado las medidas correctoras.

En el Estudio de Conectividad Territorial y Estratégica, en el apartado 6 se presentan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que no pueden concretarse más, hasta que los proyectos de las infraestructuras se redacten. Esos proyectos llevarán aparejada la necesidad de evaluación de impacto ambiental, donde se comprobará si se han tenido en cuenta las medidas previstas en el EATE del Plan Especial y si fueran necesarias otras. Por lo tanto, no corresponde mayor detalle a este nivel.

#### **9.1.8. A08 CPTOPM- Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje**

El informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de fecha 15 de abril de 2021 (recibido el 04/06/2021) realiza las siguientes consideraciones en cuanto las medidas y acciones que el Estudio de Paisaje propone para el cumplimiento de los objetivos de calidad, y que se resumen a continuación:

### **Alegación 01**

*Debe completarse la NORMATIVA del Plan Especial, para que la propuesta de infraestructura verde del Estudio de Paisaje se concrete y materialice en el Plan (remite al informe en fase de Documento de Alcance de este servicio). Esta normativa debe contemplar las medidas compensatorias de la infraestructura verde en las áreas de afección visual, y concretar el tratamiento paisajístico de la zona verde delimitada en el borde Oeste.*

#### **Respuesta 01**

Se estima.

Se han incluido en las Ordenanzas, en el Título Tercero (Normas de Ordenación Pormenorizada), artículos 17 y 18, las condiciones previas de diseño respecto zonas verdes, y, se ha definido en los planos de ordenación (O.05), la sección tipo de los viarios, conforme a estas condiciones. En el Título Séptimo de las Ordenanzas se ha incluido la normativa derivada del Estudio de Paisaje.

En la ficha de Gestión, se indica como condición para cualquier tipo de proyecto en el ámbito del sector que se desarrollen posteriormente, la redacción de estudios de integración paisajística (proyectos de urbanización de las Actuaciones Integradas, proyectos de accesos viarios y ferroviarios, proyecto de la estación intermodal y proyectos de edificación de todas y cada una de las actuaciones, estación depuradora, etc.) Ello permitirá un control continuo en materia de paisaje e infraestructura verde durante toda la “vida útil” del desarrollo.

---

### **Alegación 02**

*Concretar o, en su caso justificar la actual falta de concreción, respecto a la conectividad de los espacios de valor ambiental (Vectores de conexión) propuestos en el estudio de paisaje.*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Se ha incluido la infraestructura verde y los vectores de conexión en los planos de Ordenación del Plan Especial (O.01. Infraestructura Verde) y en las Ordenanzas (Título Séptimo).

---

### **Alegación 03**

*Se debe completar la definición de espacios abiertos (públicos) y recorridos (considerar secciones completas de viario), en el interior del ámbito.*

### **Respuesta 03**

Se estima.

Se han incluido en las Ordenanzas, en el Título Tercero (Normas de Ordenación Pormenorizada), artículos 17 y 18, las condiciones previas de diseño respecto zonas verdes, y, se ha definido en los planos de ordenación (O.05), la sección tipo de los viarios, conforme a estas condiciones.

Se considera que la definición concreta de los espacios abiertos y las secciones completas de viario se definirán en los proyectos de urbanización, los cuales tendrán en cuenta tanto el diseño de los espacios abiertos como su compatibilidad con las infraestructuras de servicios urbanos, drenaje sostenible...

---

### **Alegación 04**

*Se deben trasponer las normas de integración paisajística del estudio de paisaje a toda la documentación con eficacia normativa del Plan Especial: ordenanzas, ficha de planeamiento y gestión y planos de ordenación, modificando los aspectos que no coincidan con la regulación del estudio de paisaje.*

### **Respuesta 04**

Se estima.

Se ha incluido y se han compatibilizado las ordenanzas del Plan Especial y las normas del Estudio de Paisaje (Título Séptimo de las ordenanzas)

---

### **Alegación 05**

*Se debe considerar en las condiciones de edificación, si se debe revisar las ocupaciones de parcela en el ámbito del plan más cercano a la autovía A-23 y el ferrocarril, para evitar efectos de apantallamiento.*

### **Respuesta 05**

Se desestima.

Como se han delimitado dos franjas de suelo de reserva (una de 150 m de ancho para la LAV Valencia-Castellón y la segunda también de 150 m como corredor de infraestructura verde), unido a la sección de la red viaria y a los retranqueos mínimos que las ordenanzas fijan para las edificaciones en parcela, y la ocupación máxima de parcela prevista para usos logísticos, es suficiente con los parámetros actuales

para evitar el apantallamiento. En todo caso, las Ordenanzas obligan a realizar un estudio de integración paisajística de las edificaciones e instalaciones previstas en cada una de las actuaciones.

### **Alegación 06**

*Se considera necesario programar y secuenciar el crecimiento previsto, con un crecimiento ordenado, de manera que se mantenga en producción el paisaje agrícola de alto valor.*

### **Respuesta 06**

Se estima.

En el Plan Especial se prevé una programación de desarrollo secuencial de las diferentes Actuaciones Integradas contempladas (apartado 3.9 de la Memoria Justificativa del Plan especial). De esta forma, las áreas que no estén en desarrollo mantendrán los campos en producción.

### **Alegación 07**

*En relación con la urbanización del ámbito, se considera necesario incluir en la normativa la condición de tratamiento de las zonas verdes de acuerdo a los patrones de huerta, en aquellos ámbitos que den continuidad a la misma y cuya dimensión lo permita, esbozada en el estudio de paisaje; así como la condición de redactar estudios de integración paisajística para el proyecto o proyectos de urbanización del ámbito y su respectiva evaluación ambiental, que permitan concretar las medidas solicitadas al efecto.*

### **Respuesta 07**

Se estima.

Se han incluido en las ordenanzas (artículo 18) las condiciones previas de diseño respecto zonas verdes, y, se ha definido en los planos de Ordenación (O.05), la sección tipo de los viarios, conforme a estas condiciones.

Se considera que la definición concreta de los espacios abiertos y las secciones completas de viario se definirán en los proyectos de urbanización, los cuales tendrán en cuenta tanto el diseño de los espacios abiertos como su compatibilidad con las infraestructuras de servicios urbanos, drenaje sostenible...

## **9.1.9. A09 C. HABITATGE - SDG MEDI NATURAL – Servei d' Espais Naturals Protegits**

El informe se ha emitido por el Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental, con fecha 31/03/2021 (recibido en fecha 31/03/2021), y se centra sobre todo en los aspectos hidrológicos de la actuación, manifestando que:

### **Alegación 01**

*El Anejo de Drenaje (anejo 10 del Plan) no contempla la red hidrológica formada por los cauces naturales y sus transformaciones antrópicas y acequias, que drenan en la zona húmeda del Marjal dels Moros, refiriendo que el documento (apartado 4.2) cita que no se cuenta con dichas infraestructuras para el sistema hidrológico de la urbanización. El Servicio entiende que debe mantenerse dicha red de acequias como drenaje natural de la cuenca.*

### **Respuesta 01**

Se estima.

Respecto a la hidrología, las características de las parcelas necesarias para un desarrollo logístico, que no industrial, son de gran superficie (usualmente por encima de los 150.000-200.000 m<sup>2</sup> por actividad o empresa, pudiendo llegar en algunos casos a superficies mayores), con topografía prácticamente llana.

El volumen transportado por las acequias comparado con los caudales de escorrentía generados en toda la cuenca vertiente es muy bajo, y con el futuro desarrollo urbanístico se prevé que la mayoría de estas acequias tiendan a desaparecer. Para la futura urbanización del polígono no se cuenta con que sigan existiendo estas acequias, sin embargo, en los proyectos de urbanización que se desarrollen posteriormente, y como parte integradora de la infraestructura verde, se mantendrá la funcionalidad de dicha red de acequias de forma perimetral, en las zonas verdes, que junto a los sistemas urbanos de drenaje sostenible que queden integrados de forma continua dentro de los bulevares, proporcionen

continuidad al flujo del agua. Debe tenerse en cuenta en todo caso, que haría falta un análisis más detallado en fases posteriores.

### **Alegación 02**

*Aunque el plan contempla SUDS, “parecen insuficientes”. Las parcelas dedicadas a instalaciones industriales deben considerar suelos permeables. Se debe calcular la capacidad de infiltración y reducción total de escorrentías.*

### **Respuesta 02**

Se desestima.

Los SUDS que se mencionan en esta fase de Plan Especial, se incluyen con la obligación de ser detallados en el posterior Anteproyecto de Urbanización (se recomienda un Anteproyecto “marco” que recoja toda la urbanización que luego se divida en proyectos de construcción para cada unidad de ejecución). Por otra parte, dado que las parcelas NO son industriales, sino Logísticas, no es posible en este punto de la tramitación calcular la capacidad de infiltración y reducción total de escorrentías, que además necesitaría de estudios geotécnicos de permeabilidad del suelo no contemplados en el alcance de trabajos de desarrollo del Plan Especial.

### **Alegación 03**

*Revisar el destino de las aguas residuales del Polígono. Destino, tratamiento, redes separativas y relación con la posible ampliación de la EDAR de Sagunt (EPSAR).*

### **Respuesta 03**

En el Plan Especial, se menciona expresamente que la red será separativa, que el drenaje se apoyará en la red de zonas de laminación y en el ciclo integral del agua en conjunto con la red de residuales, cuyas aguas tiene previsto su depuración en la construcción de una EDAR propia en las parcelas dotacionales del Área Logística.

### **Alegación 04**

*Estudiar el aprovechamiento de las aguas generadas en las industrias por condensación en los sistemas de refrigeración.*

### **Respuesta 04**

Se desestima.

Las referencias a industrias con condensación no es un aspecto a contemplar en este Plan Especial al ser el uso predominante el logístico, y por tanto no se puede establecer con mayor definición las industrias que pretenden instalarse en el mismo.

### **Alegación 05**

*Localización de las actividades menos contaminantes y de menor impacto visual en las parcelas más cercanas a la zona húmeda, y por el contrario las edificaciones de mayor volumen y mayor contaminación más alejadas. Pantallas naturales verdes que minimicen impactos. Integración de espacios verdes. Mantenimiento del Marjal como sumidero de carbono en el cálculo de la huella de carbono.*

### **Respuesta 05**

Las referencias a industrias más o menos contaminantes, no parece sea aspecto a contemplar en este Plan Especial al ser el uso predominante el logístico, y por tanto no se puede establecer con mayor definición las industrias que pretenden instalarse en el mismo.

Por otra parte, del informe del Servicio de infraestructura Verde y Paisaje, se deriva que debe evitarse el efecto apantallamiento (mayor impacto visual), en las zonas próximas a la línea de ferrocarril (oeste).

El lado más cercano a la zona húmeda ya está consolidado con el desarrollo de Parc Sagunt I y la carretera CV-309, por lo que parece lógico mantener el menor impacto visual en la zona oeste.

En las ordenanzas (Título Séptimo) y en el Estudio de Paisaje se incluye el establecimiento de pantallas naturales verdes.

Los espacios verdes están integrados en la Infraestructura Verde a nivel regional (puede verse en los planos de Ordenación del plan Especial).

Está asegurado el mantenimiento de aportaciones hídricas al Marjal dels Moros, que continuará siendo sumidero de carbono.

#### **9.1.10. A10 C. HABITATGE - SDG MEDI NATURAL – Dirección Parque Natural Serra Calderona**

El informe se ha emitido por los técnicos del Parque Natural de Serra Calderona en fecha 31 de marzo de 2021 (recibido el 31/03/2021), y concluye que el Plan Especial del Área Logística de Sagunto, no está afectado por los instrumentos de Ordenación y Gestión del Parque Natural, y valora positivamente el estudio de conectividad y corredores ecológicos, solicitando que efectivamente se ejecuten.

#### **Respuesta**

Dado que la necesidad de materializar corredores biológicos se recoge en la normativa del Plan, serán los posteriores proyectos de construcción de la urbanización y de las diferentes infraestructuras, quienes deberán incluir las actuaciones y medidas necesarias para materializar dichos corredores.

#### **9.1.11. A11 CADRECT- DG QUALITAT I EDUCACIÓ AMBIENTAL – Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Protección de la atmósfera**

El informe emitido por el Servicio de Lucha Contra el Cambio Climático y Protección de la Atmósfera, de 28/04/2021 (recibido el 29/04/2021), recoge las siguientes alegaciones:

#### **Alegación 01**

---

*Respecto la metodología utilizada para el estudio de dispersión de los contaminantes atmosféricos, debería justificarse la elección de modelo e indicar el grado de incertidumbre de los resultados. Igualmente deberían identificarse otras fuentes de emisión de contaminantes tal como el tráfico marítimo y la actividad industrial que estarán en marcha en los escenarios estudiados.*

#### **Respuesta 01**

Se estima.

Se ha incluido la justificación del modelo elegido y se ha estudiado su incertidumbre en base a la calidad de los datos de entrada al modelo.

Respecto al tráfico marítimo futuro, el “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Sagunto”, redactado por el Ministerio de Fomento en el año 2017, tiene su tramitación ambiental caducada, estando prevista la revisión del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Sagunto en las coordenadas que se delimiten en el nuevo Plan Estratégico de la APV en los próximos meses, según ha informado la Autoridad Portuaria de Valencia durante el trámite de participación pública de este plan especial. Este proceso requerirá de una nueva evaluación ambiental y territorial estratégica, donde se deberá evaluar la emisión de contaminantes debido al incremento de tráfico marítimo que supondrá la ampliación del puerto de Sagunto.

#### **Alegación 02**

---

*Las conclusiones del estudio de dispersión de contaminantes son inciertas porque parten de valores de fondo del año 2020, año que no se puede considerar representativo de la situación actual y no se han tenido en cuenta otros factores, que podrían influir en las emisiones en cualquier sentido y producirse superaciones de los niveles de algunos contaminantes.*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Se han cambiado los datos de partida, tomando para los datos de calidad del aire, la media de los tres años 2017-2019, excluyendo el 2020 por ser un año con actividad comercial fuera de lo normal.

### **Alegación 03**

*Las medidas correctoras de la contaminación atmosférica y de las emisiones de gases de efecto invernadero orientadas a la mejora del reparto modal y actuaciones sobre vehículos y medidas compensatoria son medidas generales. Se debería concretar de qué manera se van a implementar indicando qué organismo es responsable de su aplicación.*

### **Respuesta 03**

Se desestima.

Las medidas propuestas son adecuadas al nivel del documento que se está elaborando (Plan Especial). Se deben detallar y concretar en fases posteriores, cuando se redacten los proyectos de urbanización.

Se ha añadido como responsable de la aplicación de estas medidas al agente urbanizador.

### **Alegación 04**

*El programa de seguimiento ambiental debería concretar las medidas correctoras que se van a establecer en caso de incumplimiento de los niveles permitidos en la normativa de calidad del aire.*

### **Respuesta 04**

Se estima.

En el programa de seguimiento ambiental se han incluido las medidas en caso de incumplimiento de los umbrales de emisión de contaminantes, que consisten en adelantar la puesta en marcha de las medidas de reducción y compensación de contaminantes y CO<sub>2</sub>. Además de esto, una de las medidas a tomar es la paralización de la actividad en los momentos en que se supere los umbrales y hasta que se sitúen por debajo de los mismos.

### **Alegación 05**

*El artículo 77 de la Ordenanza debería hacer una referencia genérica al cumplimiento de la legislación estatal y autonómica sobre cambio climático en lugar de a la Ley 1/2005, de 9 de marzo, y el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, que no incluye las actividades logísticas.*

### **Respuesta 05**

Se estima.

Se ha modificado el artículo 77 tal y como se indica en la alegación.

### **Alegación 06**

*Con respecto al cálculo de la huella de carbono, los cálculos realizados discrepan de los valores que se obtendrían para las especies forestales españolas para el escenario planteado en el estudio. Por otra parte, no se ha tenido en cuenta la pérdida de las absorciones de CO<sub>2</sub> de los cultivos de cítricos existentes en toda la extensión.*

### **Respuesta 06**

Se estima.

Se han revisado los cálculos realizados para la huella de carbono. Se ha corregido el error en las unidades empleadas (se ha cambiado toneladas CO<sub>2</sub>/año por toneladas CO<sub>2</sub>)

Se ha completado el estudio con el cálculo de la pérdida de las absorciones de CO<sub>2</sub> de los cultivos de cítricos existentes.

### **Alegación 07**

*Se debería concretar si existe previsión de llevar a cabo proyectos de regeneración de áreas deforestadas próximas al Área Logística, cuáles y en qué cuantía compensan las emisiones.*

#### **Respuesta 07**

Se estima.

Se ha incluido en el Estudio de Huella de Carbono y Dispersión de Contaminantes la identificación de zonas incendiadas o degradadas que es necesario reforestar de acuerdo a las Directrices de los Planes de Ordenación de Recursos Forestales (PORF) de la Generalitat Valenciana, en concreto del PORF de la Demarcación Forestal de Llíria, que incluye el ámbito del T.M. de Sagunto, en especial zonas afectadas por incendios cuya reforestación ayudaría a frenar la erosión, entre otros aspectos. Cuando se desarrolle el Plan Especial y se tengan que poner en marcha medidas compensatorias para reducir su huella de carbono, se coordinará con la Dirección General del Medio Natural, la definición y alcance de los proyectos de regeneración de áreas deforestadas próximas al Área Logística de Sagunto.

### **Alegación 08**

*El estudio acústico no contempla la posible afección de las futuras actividades que se ubicarán en el sector, lo que podría requerir a futuro un nuevo estudio y la aplicación de medidas adicionales.*

#### **Respuesta 08**

Se estima.

El estudio acústico y la propia normativa del Plan Especial, remite a que las diferentes actividades logísticas deberán realizar sus estudios acústicos, ya específicos de cada implantación, y adoptar en su caso las medidas correctoras correspondientes.

#### **9.1.12. A12 CADRECT – Servei Territorial MEDI AMBIENT. Secció Qualitat Ambiental / Acústica**

El informe emitido por el Servicio de Territorial de Medio Ambiente de Valencia, de 26/03/2021 (recibido en fecha 30/03/2021), recoge las siguientes alegaciones:

### **Alegación 01**

*Si el nivel de ruido por la red viaria superase en más de 10 dB(A), los objetivos de calidad establecidos en el art 53 de la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, según el art 28 del Decreto 104/2006, del Consell, la Administración Pública competente en la ordenación del sector deberá adoptar un Plan de Mejora de la Calidad Acústica*

#### **Respuesta 01**

Se ha incluido en el artículo 79 de las Ordenanzas la necesidad adoptar un Plan de Mejora de la Calidad Acústica en caso de que, al realizar el Estudio Acústico correspondiente, se superase en más de 10 dB(A), los objetivos de calidad establecidos en la legislación vigente.

### **Alegación 02**

*La simulación realizada no contempla la ubicación de las futuras actividades, por lo que cada una de las que se implanten deberán contar con un estudio acústico específico y posterior auditoría.*

#### **Respuesta 02**

Se ha incluido en el artículo 79 de las Ordenanzas, la obligatoriedad de que las nuevas implantaciones realicen sus propios Estudios Acústicos específicos y de pasar una posterior auditoría acústica tras el inicio de la actividad.



### **9.1.13. A13 CADRECT – Dirección Territorial de Medio Ambiente de VALENCIA- Sección Forestal**

El informe emitido por la Sección Forestal de la Dirección Territorial de Medio Ambiente de Valencia, de 25/03/2021 (recibido el 30/03/2021), incluye dos aspectos:

#### **Montes de Utilidad Pública:**

*No se afecta a ningún monte incluido en el catálogo de Montes de Utilidad Pública.*

#### **Suelo Forestal**

##### **Alegación 01**

*La actuación no se ubica sobre suelo forestal pero el sellado del suelo propuesto afecta directamente a las zonas forestales colindantes, especialmente a la infiltración de agua que nutre el espacio protegido denominado Marjal del Moro, terreno forestal protegido, perteneciente a la Generalitat Valenciana calificado como Lugar de Interés Comunitario LIC, Zona de Especial Protección para las Aves y Zona de Especial Conservación RED NATURA 2000.*

*Existe una gran superficie de suelo industrial disponible sin desarrollar en el entorno por lo que se considera que debería reconsiderarse esta nueva actuación industrial para evitar la afección al sistema hidrográfico de los terrenos forestales localizados en la Marjal del Moro.*

##### **Respuesta 01**

Se desestima.

De los seis millones originales del área de actuación, cerca de un 40% quedarán destinados a infraestructura verde y dotaciones, con niveles de sellado nulos o muy pequeños, y el Plan establece la necesidad de desarrollar en los proyectos de urbanización, los sistemas de drenaje y ciclo hídrico necesarios para garantizar que el aporte de agua subterránea al Marjal se mantenga en niveles iguales o superiores a los actuales.

Por otra parte, aunque existe suelo industrial disponible en otras localizaciones, no cumplen las características (superficie, dimensiones, planeidad) que las grandes actividades logísticas de tipo estratégico demandan, por lo que dichos suelos existentes no cumplirían estas especificaciones, ni tampoco por su integración con la red ferroviaria.

### **9.1.14. A14 CADRECT – Dirección Territorial de Medio Ambiente de VALENCIA- Unidad Vías Pecuarias**

El informe emitido por la Sección Forestal de la Dirección Territorial de Medio Ambiente de Valencia, de 25/03/2021 (recibido el 30/03/2021), informa que no afecta a ninguna vía pecuaria clasificada en el municipio de Sagunto.

### **9.1.15. A15 CESSPCT – Direcció General d'INDUSTRIA ENERGIA I MINES**

El informe emitido por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de 7/05/2021 (recibido el 10/05/2021), se centra en tres aspectos:

#### **INDUSTRIA**

##### **Alegación 01**

*En este apartado recuerda el procedimiento de legalización y puesta en funcionamiento de instalaciones industriales y de la necesidad de que cualquier instalación industrial de nueva planta o modificación de los establecimientos debe cumplir la legislación sectorial de carácter industrial que le sea de aplicación.*

### **Respuesta 01**

Si bien las instalaciones tienen como uso urbanístico la actividad logística, más que industrial, el Plan Especial es un documento de desarrollo urbanístico, por lo que serán todas y cada una de las actividades las que, dentro de las permitidas por las Ordenanzas del Plan, deberán realizar los trámites, documentos y demás obligaciones, para su legalización y adaptación a la normativa sectorial que le sea de incumbencia en cada caso y momento.

## **ENERGIA**

### **Alegación 02**

*Cita el artículo 5 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y el artículo 5 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, de Hidrocarburos, relativos a la obligatoriedad de coordinación con los planes urbanísticos, alegando que según la documentación del Plan no se ha realizado la consulta previa de DEMANDA Y PREVISION DE SUMINISTROS para las actividades del sector, aunque si se indican en plano la existencia de infraestructuras eléctricas.*

### **Respuesta 02**

Se desestima.

Se ha realizado consulta a las empresas suministradoras dentro del proceso de participación pública.

En el instante actual de la tramitación, y dado el amplio abanico que la actividad logística supone, no es posible establecer con un criterio de eficacia económica y de recursos técnicos, una demanda que no fuera una estimación de máximos. Por eso, el Plan propone una Subestación de nueva ejecución conectada directamente a la red de Alta Tensión existente, para lo cual, en la fase de Anteproyecto de Urbanización, con la experiencia anterior de Parc Sagunt, se podrán realizar las gestiones necesarias con los gestores de Red Eléctrica para establecer el modelo de suministro y gestión al sector.

### **Alegación 03**

*Se recomienda incorporar en la documentación un apartado relativo a las infraestructuras energéticas e incorporar normativa técnica de construcción y ejercicio de la actividad en materia de suministro energético.*

### **Respuesta 03**

Se desestima.

No se considera necesario incorporar al Plan Especial determinaciones legales o de normativa en materia de construcción de infraestructuras, dado que esto corresponde a los proyectos de instalaciones a desarrollar, y que en todo caso deben cumplir, como el hecho de que sea necesario dotar de alumbrado o puntos de recarga a la red viaria.

### **Alegación 04**

*Realiza varias observaciones respecto a las servidumbres de paso de infraestructuras eléctricas, tanto en Baja Tensión (BT) como Media tensión (MT), y sobre todo a las limitaciones del art 162 del RD 1955/2000 de 1 de diciembre, en cuanto que queda "limitada para el caso de líneas eléctrica aéreas, la plantación de árboles y prohibida la construcción de edificios e instalaciones industriales en la franja definida por la proyección sobre el terreno de los conductores extremos en las condiciones más desfavorables, incrementada con las distancias reglamentarias a ambos lados de dicha proyección". Y que, si la zona verde es coincidente con las afecciones de las líneas de Alta Tensión existente en la zona norte, se les aplicarían dichas limitaciones.*

*Las infraestructuras de gas están sujetas a la servidumbre legal de paso.*

*Debe sugerirse que en la cartografía se incorporen las infraestructuras energéticas, con indicación de las correspondientes zonas de afección.*

#### **Respuesta 04**

Se estima.

Respecto a las afecciones, se recogen correctamente las de infraestructura eléctrica asumiendo que, en las zonas verdes, son de aplicación las limitaciones de la Ley sectorial citada. Se han añadido las relacionadas con las redes de gas que no vayan a ser trasladadas por las obras de urbanización, a los efectos de conservar sus servidumbres.

Se han incorporado las infraestructuras energéticas con sus zonas de afección en los planos de información (I.07)

#### **Alegación 05**

*En suelo Urbano se deben prohibir el tendido de líneas aéreas de alta tensión*

#### **Respuesta 05**

No se ha considerado el tendido de líneas aéreas de alta tensión.

#### **Alegación 06**

*Pide incorporar un estudio de demanda existente y previsible, pero a nivel municipal y de todos los usos urbanísticos posibles. Y que se considere el alumbrado público en las previsiones del plan.*

#### **Respuesta 06**

Se desestima.

Entendemos que las observaciones realizadas a nivel municipal se deben a un error, dado que el ámbito del Plan Especial es sólo el desarrollo del Área Logística, y, en ningún caso es un Plan General Estructural Municipal.

#### **Alegación 07**

*Se propone que se estime la implantación de servicios de recarga de vehículos eléctricos en vía pública.*

#### **Respuesta 07**

Se estima.

En el Plan de movilidad se ha propuesto la implantación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos. El número y la ubicación de los mismos se determinará en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial en fases posteriores.

### **AFECCIONES MINERAS**

#### **Alegación 08**

*Remite a varia normativa sectorial aplicable a Suelo No Urbanizable, sobre afecciones y restricciones frente a la presencia de concesiones mineras, así como a que la cartografía del Plan Especial recoja las explotaciones que puedan verse afectadas, adjuntando para ello la relación de explotaciones mineras del municipio en coordenadas UTM Huso 30.*

#### **Respuesta 08**

Se ha comprobado la información aportada por la Dirección General en cuanto explotaciones mineras, encontrando que sólo la denominada "LA VILA" con una superficie de 2,2 Ha, perteneciente a la empresa FERRUSES, S.L. y en coordenadas UTM huso 30N: 735.890,1; 4.392.791,10, está afectada.

Se contemplará su expropiación y cierre.

### 9.1.16. A16 CECE – DIRECCIÓN TERRITORIAL D'EDUCACIÓ CULTURA I ESPORT

El Informe elaborado por la Dirección Territorial de Educación, Cultura y Deporte de 14 de mayo de 2021 (recibido el 18/05/2021), hace observaciones al anexo 08 ARQUEOLOGIA y PATRIMONIO CULTURAL.

#### Alegación 01

*El informe requiere que se complete con información sobre los bienes catalogado o catalogables por el Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto, de 1999, dado que éste no incluye un Catálogo de Bienes de Protección. Indica que el Plan Especial debe tener su propio catálogo de protecciones.*

#### Respuesta 01

Se desestima.

No es potestad de este Plan Especial subsanar el hecho de que el Ayuntamiento de Sagunto no haya realizado o aprobado su Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos municipales.

Sobre la catalogación de los elementos de valor patrimonial señalados en el Estudio de Arqueología y Patrimonio Cultural, el propio documento propone su documentación previa a cualquier intervención constructiva, y el Título Quinto de las Ordenanzas del Plan Especial recoge la metodología de actuación en cada uno de los casos para su documentación y propone su incorporación al Catálogo del Plan General por el Ayuntamiento de Sagunt.

### 9.1.17. A17 IVACE

El informe de IVACE de fecha 30/04/2021 (recibido el 03/05/2021), realiza las siguientes alegaciones y observaciones:

#### ACCESOS Y MOVILIDAD

#### Alegación 01

*Solo se ha previsto una misma salida para conectar la CV-309 con la V-23 y la V-21, y que no es suficiente para una "zona industrial" de "9 millones de metros cuadrados", y que el tráfico entre Parc Sagunt I y II es un sistema conjunto. El paso inferior del polígono Camí de la Mar se considera necesario, pero no suficiente "por producir frecuentes atascos en horas punta".*

#### Respuesta 01

El Plan Especial prevé cuatro puntos de conexión con las vías de alta capacidad próximas:

- Con la V-21: CV-309 Sur (conectará con el bypass de Valencia cuando el MITMA ejecute sus previsiones en la zona);
- Con la V-23: CV-309 Norte, en el enlace 8 de la V-23;
- Con la V-23: Enlace Norte 1. Nueva conexión a través del PI Camí a la Mar, mediante un paso a distinto nivel, (previsto como paso inferior, que puede pasar a ser superior si las condiciones de impacto visual lo permiten), que conecta DIRECTAMENTE con el enlace 6 de la V-23.
- Con la V-23: Enlace Norte 2. Nueva conexión a través del PI Camí a la Mar a través de un paso superior sobre el nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunt en ejecución, que conectará con la zona de equipamiento PQI-2 y 3.

La ejecución del denominado Acceso Este 2, junto con el existente Acceso Este 1, permitirá contar con dos conexiones entre Parc Sagunt I y II sin afectar al tráfico de la carretera CV-309. Estas dos conexiones cuentan con 2 carriles por sentido.

#### Alegación 02

*Propone que dado que "linda con una infraestructura viaria importantísima como es la V-23", se haga una conexión directa en el enlace 3 de dicha autovía.*

### **Respuesta 02**

Se desestima.

El Área Logística no linda con la V-23, sino con el corredor ferroviario Valencia-Castellón, no sólo el actual, sino también con el área de reserva de la nueva plataforma de la LAV Valencia – Castellón, por lo que no hay espacio físico para poder conectar nuestro sector en ese enlace con las características que la normativa en materia de carreteras impone.

Al respecto, se consultó con la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, la cual manifestó que no consideraba adecuado conectar en dicho enlace, por lo que implicaría una variante de trazado de la propia autovía V-23 para poder encajar el enlace.

De acuerdo con la información facilitada en su alegación por el Ayuntamiento de Sagunto, ADIF ha previsto un paso superior y paso inferior para salvar tanto la actual plataforma de ancho mixto, como la futura de Alta Velocidad que discurriría en terraplén. Sin embargo, el trazado que aporta el Ayuntamiento de dicha conexión, con un trazado en planta sinuoso y con un camino de 9 metros de sección total y un carril por sentido, no es técnicamente compatible con la configuración actual del enlace del PK 3 de la autovía V-23, lo que obligaría a realizar cambios sustanciales no solo en el enlace sino incluso en el trazado del tronco principal, como se manifestó por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana.

### **Alegación 03**

*La voluntad del promotor es convertir la CV-309 en la vía principal de acceso a los dos parques y de comunicación entre los mismos, se propone el desdoblamiento de la carretera que conecta el punto Kilométrico 0 (CERO) de la CV-309 con la V-21, o lo que es lo mismo, se propone la ejecución del PRV-8 del Proyecto de Urbanización de Parc Sagunt I. Ejecución obligatoria para la sociedad promotora y que hasta la fecha no se ha cumplido sin que exista motivo alguno que justifique dicha inexecución, puesto que si la sociedad promotora dispone de fondos para iniciar Parc Sagunt II, primero debiera completar las obligaciones de urbanización de Parc Sagunt I.*

### **Respuesta 03**

Se desestima.

El vial PRV-8 es incompatible con el Estudio Informativo “Circunvalación exterior de Valencia, Autovías A-7, A-3 y Autopista AP-7. Clave EI.4-V-33” del MITMA, por lo que se descarta su ejecución.

Al prever los enlaces Norte 1, Este 1 y Este 2, así como el vial PCV-B paralelo a la CV-309 y el vial existente en Parc Sagunt I también paralelo a la CV-309, se consigue que la distribución del tráfico por el interior del Área Logística de Sagunt y por Parc Sagunt I se haga por los viales internos, sin necesidad de utilizar la CV-309 como vía distribuidora como se utiliza actualmente en Parc Sagunt I.

### **Alegación 04**

*De las fuentes de información de datos del presente estudio de movilidad, falta la información procedente de los sensores. Estos proporcionan gráficas con información a nivel diario, semanal, y mensual sobre la intensidad del tráfico, la composición en cuanto a porcentajes de vehículos ligeros y pesados, el porcentaje de ocupación o la velocidad. Por lo que se debería plantear realizar dicho estudio, siendo más detallado en este caso, que el IMD utilizado. Con dicho estudio, las demandas simuladas para años posteriores serán más precisas y seguramente, su resultado dará la razón a la propuesta realizada en el párrafo anterior.*

### **Respuesta 04**

Se desestima.

En el Plan de Movilidad se ha desarrollado el correspondiente Estudio de Tráfico en el que se han utilizado los datos disponibles de IMD, intensidad horaria, porcentaje de pesados y ligeros, considerándose adecuados tanto los datos de partida como el método utilizado.

### **Alegación 05**

*Faltaría una simulación de un posible bloqueo de cualquier vía afectada en el área del estudio. Simplemente una obstrucción de una sola vía provocaría en el tránsito de vehículos, un conflicto en la CV-309, reforzando dicha propuesta.*

#### **Respuesta 05**

Se desestima.

No hay una única salida del Área logística de Sagunt, sino 4. A través de la CV-309 hacia la V-21 y V-23 y a través del PI Camí a la Mar hacia la V-23.

Los viales previstos en la ordenación del Área logística de Sagunt y los ejecutados en Parc Sagunt I, permiten la distribución de los vehículos que transiten hacia/desde ellos, sin necesidad de hacerlo por la CV-309 en todo su recorrido, a través de los enlaces Este 1 (existente) y Este 2 (previsto), permitiendo, a su vez, la comunicación entre ambas áreas sin necesidad de circular por la CV-309.

### **FALTA DE MOTIVACIÓN DE LA DIMENSIÓN Y UBICACIÓN DE LA PARCELA DENOMINADA TI.**

### **Alegación 06**

*En toda la documentación obrante en el estudio 05\_Estudio de Accesos Ferroviarios, no hemos localizado ningún estudio de demanda de servicios ferroviarios y de intermodalidad que justifique la cantidad de suelo que se reserva para la implantación de las vías férreas.*

#### **Respuesta 06**

El objetivo del Área Logística es ser la infraestructura estratégica del sector logístico y del transporte a nivel de la Comunitat Valenciana. Existen estudios previos, como el Estudio del Sector Logístico de la Comunidad Valenciana, y entrevistas realizadas con operadores ferroviarios, que manifiestan que su interés principal, dada la configuración de la red ferroviaria actual, es ubicar servicios al norte de Valencia para no depender de las restricciones horarias para pasar el actual túnel de Serrería.

Por tanto, este es uno de los problemas que merman la capacidad y potencialidad de Fuente de San Luis, además de que esta instalación es anterior a los criterios de interoperabilidad de la U.E. que fija como objetivo en todas las actuaciones nuevas, los trenes de mercancías de 750 m de longitud.

Al respecto, ADIF está haciendo actuaciones a lo largo de todo el Corredor Mediterráneo y el corredor Sagunto-Zaragoza, para que los trenes que circulen sean de 750 m.

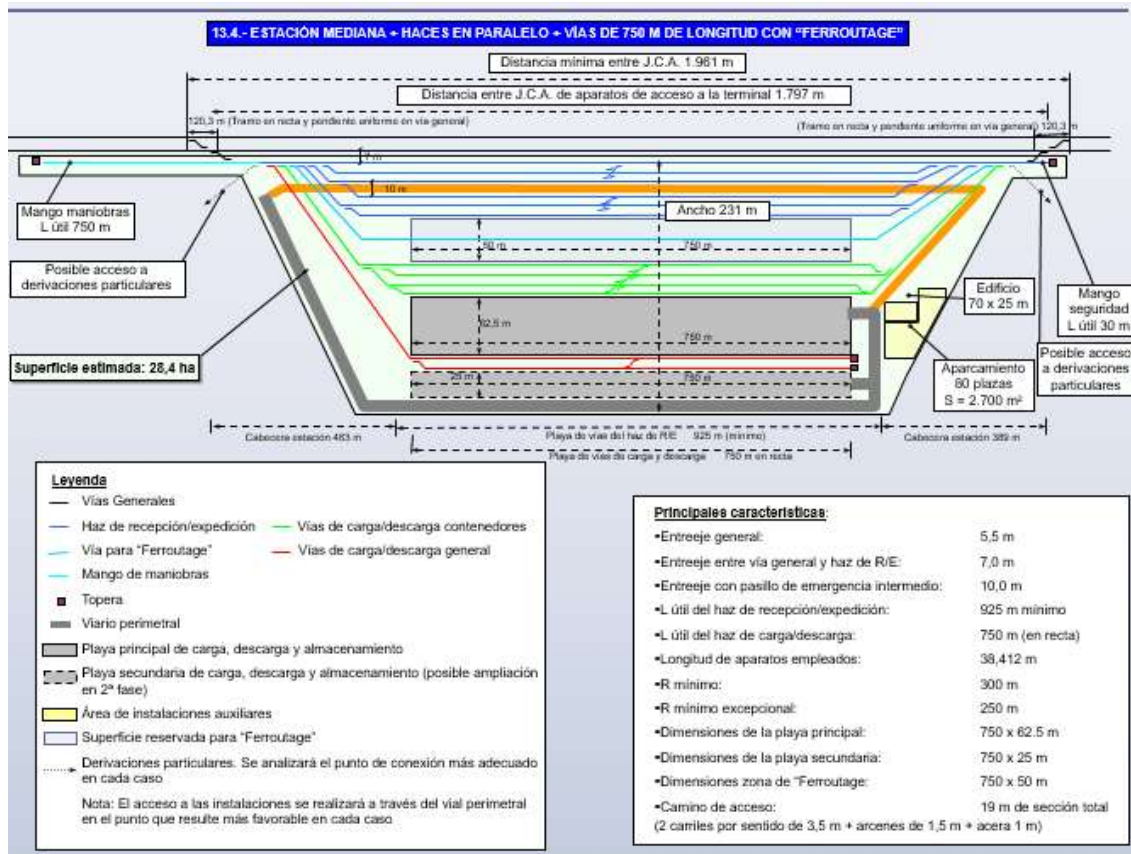
La estación que se menciona de ADIF para el Puerto de Castellón es una estación de clasificación y apoyo al puerto, con muy baja rotación de trenes. Al respecto, se considera que un rendimiento óptimo de una vía de carga/descarga intermodal, sería de hasta 3 trenes al día, sin tener en cuenta además las vías de expedición. Por ello, la capacidad no viene dada tanto por la demanda, sino por la oferta.

Respecto a la ocupación del suelo de la estación intermodal, viene dado, por una parte, por la estación en sí y, por otra, por los accesos ferroviarios a la misma:

- Respecto a la estación intermodal, la Conselleria de Infraestructuras y Transporte elaboró en 2008 el “Estudio para el diseño básico de Estación de Mercancías asociada a nodos logísticos multimodales en la Comunitat Valenciana”. Los objetivos de este estudio fueron:
  - Definición general del funcionamiento de las terminales de mercancías
  - Estudio de una serie de casos internacionales de terminales intermodales de mercancías asociadas a plataformas logísticas
  - Criterios generales de diseño que han de cumplir las terminales de mercancías propuestas

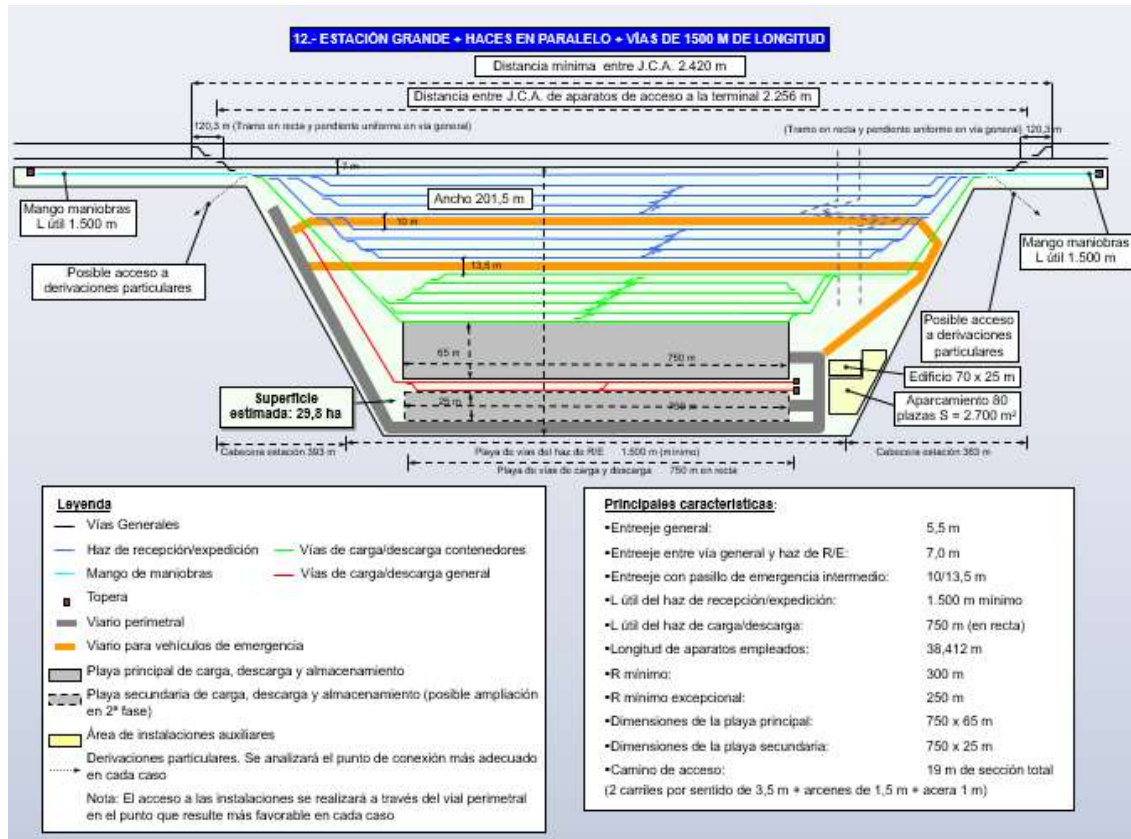
En este estudio, se plantearon distintos tipos de soluciones para estaciones intermodales ferroviarias a tomar como diseños tipo mínimos de acuerdo con las dimensiones y funcionalidad de las instalaciones.

PLAN ESPECIAL DEL AREA LOGISTICA DE SAGUNTO



**Fig. 1:** Esquema general de estación intermodal con ferroutage, haces en paralelo y longitud de vías de 750 m.

Fuente: Apéndice 3 Esquema de las soluciones del "Estudio para el diseño básico de Estación de Mercancías asociada a nodos logísticos multimodales en la Comunitat Valenciana"



**Fig. 2:** Esquema general de estación intermodal con haces en paralelo y longitud de vías de 1500 m.

Fuente: Apéndice 3 Esquema de las soluciones del "Estudio para el diseño básico de Estación de Mercancías asociada a nodos logísticos multimodales en la Comunitat Valenciana"

En el caso de la intermodal del Área Logística de Sagunt, se ha diseñado para una longitud de trenes de 750 m, aunque con la posibilidad de ampliar hasta 1.500 m las vías destinadas a ferroustage (autopista ferroviaria), que se ha previsto, dado que en la actualidad la más cercana está prevista en el Puerto de Barcelona, para los servicios hacia Francia. Esta terminal es independiente del resto de la instalación y necesita, al menos, 25 metros a cada lado de las vías para que los camiones puedan maniobrar hacia los vagones.

La superficie ocupada por las instalaciones técnica, logística y de ferroustage (750 m) y la cabecera de las vías es de unas 30 Ha.

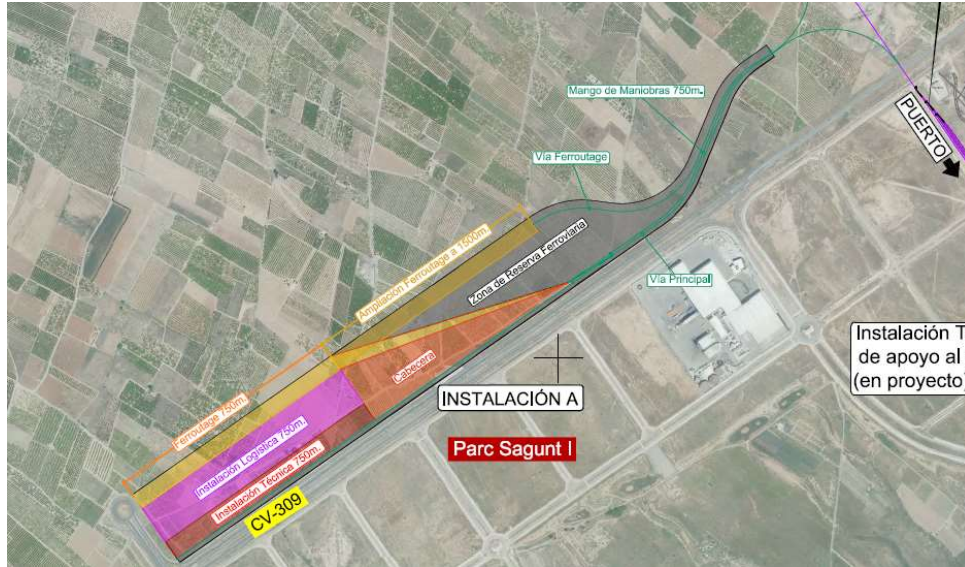
Se deja una superficie (9 Ha más) de reserva ferroviaria para la ampliación a trenes de 1.500 m de longitud.

Además de estas superficies, hay 90.000 m<sup>2</sup> que se han dejado para accesos a la intermodal desde el vialio del sector.

- Respecto a los accesos: El resto de superficie hasta llegar a las casi 66 Ha reservadas suponen la ejecución, con las reservas correspondientes, de la conexión ferroviaria de la estación intermodal con la RFIG de nuevo acceso al puerto de Sagunto.

La situación final es la siguiente:





**Fig. 3:** Solución nº8 Terminal fondo de saco. Planta general.  
 Fuente: "Estudio de accesos ferroviarios. Plano 2.1"

La reserva de suelo se estima necesaria, porque las infraestructuras ferroviarias son muy poco flexibles, ampliar una instalación pequeña es no sólo caro, sino a veces técnicamente imposible.

La ubicación de la terminal está condicionada por la posición de las vías de acceso al Puerto de Sagunto, en construcción por ADIF, con el fin de no interferir con las instalaciones de la misma y del propio Puerto.

El carácter diferenciador de esta Área Logística es que albergue una estación intermodal de referencia a nivel ESTATAL, como nexo de unión en los tráficos desde el Centro y Sur de España, hacia Europa y en su caso los puertos de Valencia y Sagunto, a una escala mayor que los polígonos industriales actuales y las estaciones intermodales diseñadas antes de la implantación de las instrucciones de Interoperabilidad del transporte ferroviario (ETI) de la U.E.

### Alegación 07

*Ha dejado de ser un proyecto de vías pasantes para convertirse en terminación de líneas. A pesar de esta importante modificación en el "espíritu" del proyecto, no se ha replanteado o al menos analizado su repercusión en la cantidad de suelo demandado para esta actividad.*

### Respuesta 07

Se ha modificado el tipo de terminal planteado, de pasante a fondo de saco ya que el estudio informativo de "Conexiones a distinto nivel entre el Puerto de Sagunto y las líneas ferroviarias Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel", en elaboración por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, facilita las conexiones de la estación intermodal con las líneas Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel, sin necesidad de hacer conexiones por el lado sur de la estación, que incrementarían bastante la superficie ocupada por la estación. El convertir la estación intermodal en fondo de saco, no reduce la superficie ocupada por la estación intermodal, sino la superficie ocupada por los accesos ferroviarios.

### Alegación 08

*Planteamos la necesidad de un Estudio actualizado de demanda de suelo para la implantación de la zona intermodal, para conocer si el espacio destinado a zona de vías se ajusta a su necesidad y evolución final, y así se justifique lo planeado.*

### Respuesta 08

Se desestima.

Se está realizando el estudio de demanda de la estación intermodal dentro del contrato de "Estudio de actuaciones de impulso del transporte ferroviario de mercancías en la Comunitat Valenciana". El suelo a

ocupar por la estación intermodal está basado en el documento elaborado en 2008 por la Conselleria “Estudio para el diseño básico de Estación de Mercancías asociada a nodos logísticos multimodales en la Comunitat Valenciana”.

## **NORMAS URBANÍSTICAS INCUMPLEN LA LEY 5/2014**

### **Alegación 09**

*El proyecto que nos ocupa es una zona industrial, y la misma, según establece el “apartado 6.2 Reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial”: la reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de una plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. En el estudio presentado, (págs. 61, 62, ..., del documento: 01 versión preliminar del Plan Especial) se establece que “Se reservará para aparcamiento interior de la parcela al menos una plaza cada 150 m2 construidos”, reserva que infringe lo dispuesto en la Ley 5/2014.*

### **Respuesta 09**

En el subapartado 6.3 del Anexo IV de la LOTUP, se indica que “los estándares anteriores podrán minorarse mediante resolución motivada de la Conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de industria, cuando se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados”. Asimismo, en el subapartado 6.4, sigue diciendo que “a la edificabilidad de otros usos no industriales que pueda existir en el ámbito de actuación, se le aplicarán los estándares exigidos en este anexo a la edificabilidad de cada uso”. No obstante, estamos equiparando el uso logístico al industrial como usos dominantes equivalentes.

Se va a proceder a la solicitud de minoración de estándares de aparcamiento, que justifique la innecesidad de mantener este estándar, en virtud de los espacios y volúmenes que la actividad logística consume en relación con el número de trabajadores y rotación de vehículos pesados y ligeros en sus instalaciones.

## **ALTURA PERMITIDA**

### **Alegación 10**

*Se fija una altura de cornisa que nos parece insuficiente para las dimensiones del proyecto, y que es idéntica a la en su día fijada en Parc Sagunt I por la influencia de la Marjal dels Moros, cuya afección no alcanza a Parc Sagunt II.*

### **Respuesta 10**

Se desestima.

Esta alegación choca con las conclusiones del Estudio de Paisaje, y que el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje cita al requerir limitar alturas en las zonas más cercanas a la V-23. Se puede aumentar por un lado la altura máxima de cubierta, pero fijando las condiciones de integración visual: condiciones cromáticas, calidad de las cubiertas: horizontalidad, cubiertas verdes, etc

## **DISEÑO Y ZONIFICACIÓN**

### **Alegación 11**

*No se ha tenido en cuenta la evolución en el diseño y necesidades de la industria logística del año 2021. La planteada es una ordenación y zonificación clásica, que responde a criterios del año 2000 y no a los del año 2021. La evolución del sector logístico o de los desarrollos industriales en estos 20 años, requieren de una ordenación que responda a su evolución. La concentración perimetral de las zonas verdes, o la concentración de las parcelas de usos terciarios son ordenaciones que están dejando de responder a la realidad de la demanda empresarial.*

*Las zonas verdes no deben limitarse a la protección de los corredores verdes, si no a la generación de espacios de mejora de emisiones, de ubicación de áreas de energías alternativas, de gestión común de los residuos o de espacios de convivencia de las personas.*

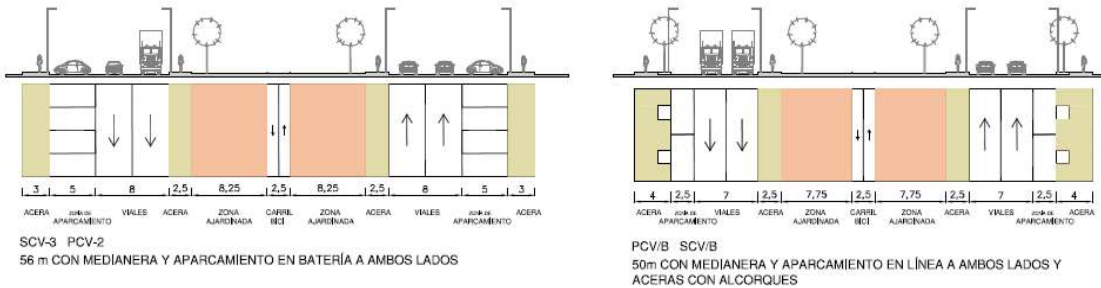
### Respuesta 11

Se desestima.

Es una exigencia medioambiental y paisajística el establecimiento de los corredores verdes incluidos en la ordenación propuesta.

No es posible quitar superficie de zona verde de estos corredores, puesto que suponen, tanto un corredor biológico de conexión de la infraestructura verde existente en la zona (Serra Calderona-Riu Palància-Marjal dels Moros), como una zona de amortiguación de las infraestructuras de transporte existentes y previstas en la zona.

Para conseguir una imagen urbana que articule la infraestructura verde urbana y la relación entre el viario y la red de espacios dotacionales, se han planteado grandes viarios estructurales de tipo bulevar, con zonas amplias en su parte central destinadas, tanto a la movilidad no motorizada (itinerarios ciclistas), como al esparcimiento. Se trata de franjas ajardinadas de unos 18 m de anchura en los viales estructurales con la siguiente sección:



Además, en el resto de los viales, excepto en el viario con menor anchura (que, además, linda con las zonas verdes perimetrales), también se ha previsto una mediana ajardinada de, mínimo, 4 metros de anchura.

De esta manera, las zonas verdes no se limitan a la generación de corredores biológicos, sino que también generan espacios de mejora de emisiones y de convivencia de las personas.

El Plan Especial completará la mejor definición de las redes y nodos de la Infraestructura Verde de la ordenación, para dar cumplido el requerimiento también emitido por parte del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia.

Los espacios adicionales que se mencionan se concretarán en los proyectos de urbanización de desarrollos de cada una de las fases o unidades del programa del Plan, dado que el Plan Especial no es el instrumento adecuado para ese nivel de definición, y que el diseño de cada una de las instalaciones, en función de las herramientas que proporciona la normativa urbanística del Plan permitirá completar esa red de espacios de convivencia, dado el tamaño y dimensiones previstas de cada empresa/instalación

Respecto a la ubicación de áreas de energías alternativas, deberá considerarse su ubicación en las parcelas destinadas a equipamientos, no en las zonas verdes, puesto que la infraestructura verde tiene como objetivo principal conservar o habilitar los corredores ecológicos entre la Sierra Calderona y el Marjal dels Moros.

En todo caso, se considera que en la fase de proyecto de urbanización es donde se podrá realizar con detalle el tratamiento de los espacios públicos, dado que el Plan Especial no es el instrumento adecuado para ese nivel de definición. El diseño de cada una de las instalaciones permitirá completar esa red de espacios de convivencia, dado el tamaño y dimensiones previstas en cada empres/instalación.

#### 9.1.18. A18 CSUSP – DIRECCION GENERAL DE SALUD PÚBLICA

El informe emitido por el Coordinador de Sanidad Ambiental de 21/04/2021 (recibido el 22/04/2021), es favorable al desarrollo del Plan Especial, realizando una serie de recordatorios de documentos y directrices que el Plan Especial ya recoge en su documentación:

### **Alegación 01**

*Sobre calidad del agua de consumo humano y la necesidad de programar la demanda conforme se desarrolle el Área Logística, atendiendo a las condiciones de suministro que propone el Plan Especial.*

### **Respuesta 01**

Se asume la recomendación

### **Alegación 02**

*Recoge y asume las directrices del plan en materia de contaminación acústica, calidad del aire y protección de la atmósfera, recordando la necesidad del control posterior de las actividades a implantar.*

### **Respuesta 02**

Se asume la recomendación

### **Alegación 03**

*Recomienda que, en fase de proyecto de urbanización, las plantaciones arbóreas sean de especies sin polen alergénico en lo posible.*

### **Respuesta 03**

Se asume la recomendación y se deberá incluir en los proyectos de urbanización posteriores.

### **Alegación 04**

*Se deberá tener resuelto el tratamiento controlado de los residuos, cumplimiento con las disposiciones de la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados, las establecidas en el Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana y demás normativa aplicable, siguiendo en todo momento la jerarquía de residuos.*

### **Respuesta 04**

Existe suelo dotacional suficiente para la implantación de este servicio y otros similares.

Se ha incluido en la Memoria del Plan Especial que dicha instalación pueda ser implantada en las parcelas PQI-2 o PQI-3, al oeste del sector, y junto a la futura EDAR.

### **Alegación 05**

*Durante la fase de construcción, modificación o desmantelamiento de las infraestructuras, instalaciones o actividades que se deriven del desarrollo de este Plan, se evitará el movimiento de maquinaria por zonas próximas a las captaciones de agua de consumo humano que, de forma directa o indirecta, puedan afectar negativamente a la calidad de las aguas.*

### **Respuesta 05**

Se asume la recomendación y se deberá incluir en los proyectos de urbanización posteriores.

### **Alegación 06**

*En el caso de que se proyecten nuevas líneas eléctricas, se velará para garantizar la mínima exposición posible a campos electromagnéticos de baja frecuencia en seres humanos que permanezcan próximos a las líneas eléctricas, medidas que, en todo caso, se extremarán en lo relativo a la población vulnerable.*

### **Respuesta 06**

Se asume la recomendación y se deberá incluir en los proyectos de urbanización posteriores.

### **Alegación 07**

*Según lo establecido en el Real Decreto 865/2003, por el que se establecen los criterios higiénicosanitarios para la prevención y control de la legionelosis, los titulares y las empresas instaladoras de torres de refrigeración y condensadores evaporativos están obligados a notificar a ese ayuntamiento,*

*en el plazo de un mes desde su puesta en funcionamiento, el número y características de las mismas; por tanto, se recuerda que esa corporación local deberá disponer de un registro actualizado de las citadas instalaciones de riesgo ubicadas en su término municipal.*

### **Respuesta 07**

El Plan Especial es un documento de desarrollo urbanístico, por lo que serán todas y cada una de las actividades las que, dentro de las permitidas por las Ordenanzas del Plan, deberán realizar los trámites, documentos y demás obligaciones, para su legalización y adaptación a la normativa sectorial que le sea de incumbencia en cada caso y momento.

#### **9.1.19. A19 AGENCIA VALENCIANA DE SEGURIDAD Y RESPUESTA A EMERGENCIAS**

El informe de la Sección de Riesgos Naturales, Voluntariado y Planificación Local de fecha 24/03/2021 (recibido el 25/03/2021), no realiza alegaciones o manifiesta deficiencias del plan, limitándose a aportar información adicional que, en fases posteriores de tramitación de los diferentes documentos, como el Proyecto de Urbanización y posteriores proyectos de edificación o instalaciones, podría ser necesario contemplar:

- **Riesgo de inundaciones.** En concordancia con el Informe de PATRICOVA, confirma que la zona Suroeste está afectada por riesgo geomorfológico, pero la ordenación propuesta es compatible. También hace referencia a que el municipio de Sagunto se encuentra en la Zona I del Plan de Presa del embalse de Algar.
- **Riesgo de deslizamientos.** No existe riesgo
- **Riesgo de incendios forestales.** No existe riesgo
- **Riesgo Sísmico.** Dado que según la Norma de Construcción Sismorresistente NCSR-02, la aceleración sísmica de Sagunto es 0,04g, deberán asumirse todas las normas de dicha norma. En todo caso esta prescripción es de aplicación automática en todos los proyectos de obra civil e instalaciones y edificaciones, por lo que a efectos urbanísticos no tiene una relevancia mayor.
- **Riesgo ocasionado por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas.** El Plan Especial recoge dicho riesgo en la autovía V-23, pero *“dado que el suelo del Plan Especial se dedicará a actividades logísticas e industriales, este riesgo no supondría un impedimento a su desarrollo”*.
- **Riesgo de accidentes graves en el que intervengan sustancias peligrosas.** La documentación aportada realiza un inventario correcto de las empresas afectadas por el RD 840/2015, próximas al ámbito del Plan Especial, pero dado las zonas de alerta inventariadas en la actualidad, no afectan al ámbito del Plan Especial.

#### **9.1.20. A20 MITMA- SUBDIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES**

El Informe Técnico de fecha 12/04/2021 (recibido el 16/04/2021) ha sido remitido desde la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras. Las principales observaciones que realiza son:

### **COMPATIBILIDAD CON LA PLANIFICACIÓN FERROVIARIA**

#### **Alegación 01**

*La solución propuesta en el plan es compatible con la planificación ferroviaria existente y en redacción, por lo que no existe inconveniente para continuar con la tramitación del Plan.*

#### **Respuesta 01**

Se propone que, en función del desarrollo del Estudio Informativo “Conexiones a distinto nivel entre el Puerto de Sagunto y las líneas ferroviarias Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel”, se pueda proponer posteriormente una reclasificación de los suelos que, estando originalmente adscritos al ámbito del proyecto de homologación, puedan quedar liberados de la actual afección.

## AFECCIONES A LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

### Alegación 02

*La Memoria Justificativa, en su apartado “Objetivos a considerar en la redacción de los instrumentos de desarrollo”, menciona la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. No obstante, al hacer referencia a lo recogido en dicha Ley con respecto a las Limitaciones a la propiedad, recogidas en el artículo 12 y siguientes de la misma, se incurre en el error de mencionar las zonas de servidumbre y afección, no contempladas en la legislación vigente, así como omitir la línea límite de edificación.*

*En el plano de información 5.4 Afecciones a infraestructuras, se recogen gráficamente las limitaciones a la propiedad para la línea ferroviaria de acceso al puerto de Sagunto, actualmente en construcción. No obstante, se reincide en los mismos errores anteriores.*

### Respuesta 02

Se estima.

Se ha rectificado lo indicado, tanto en la memoria y ordenanzas como en los planos de afecciones de acuerdo con la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, considerando que el suelo incluido en el Área Logística de Sagunto es suelo urbanizable en base a la tramitación de este Plan Especial, con ordenación pormenorizada, y por tanto se pueden aplicar las siguientes limitaciones a la propiedad:

- Zona de dominio público: 5 metros de la arista exterior de la explanación
- Zona de protección: 8 metros desde la arista exterior de la explanación.

Se deberá tener en cuenta que, en la fase actual de desarrollo del Plan, las infraestructuras en fase de estudio, comunicadas por el Ministerio en este informe, y los ramales y conexiones ferroviarias al sector, no cuentan con información del trazado con suficiente detalle para poder estimar dicha arista de explanación, por lo que se podrán proponer separaciones algo mayores para tener en cuenta dicha circunstancia

Las limitaciones de carácter general solo se tomarán para las zonas de suelo que queden fuera de la ordenación pormenorizada propuesta.

#### 9.1.21. A21 ADIF- ALTA VELOCIDAD. Subdirección Desarrollo y Coordinación

El informe de la Subdirección de Desarrollo y Coordinación de ADIF, recibido en fecha 5 de mayo de 2021, hace referencia a las mismas actuaciones que la Subdirección General de Ferrocarriles, concluyendo que:

*“En la versión preliminar del Plan Especial del Área Logística de Sagunto quedan recogidas las zonas de reserva ferroviaria, tanto de las infraestructuras existente como previstas en fase de redacción del proyecto o ejecución.*

*No existen otras actuaciones planificadas en el ámbito consultado, por lo que no hay otros comentarios adicionales al Plan Especial objeto del informe”.*

#### 9.1.22. A22 ADIF – Área de Patrimonio y Urbanismo Este

El informe del Área de Patrimonio y Urbanismo Este de ADIF, de fecha 30/04/2021 (recibido el 05/05/2021), hace las siguientes observaciones:

### Alegación 01

*El Plan Especial del Área Logística de Sagunto deberá cumplir con lo establecido en la legislación sectorial ferroviaria vigente, constituida por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y por el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado mediante Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, en todo lo que no contravenga a la actual ley.*

*Se tendrán en especial consideración las limitaciones a la propiedad establecidas en el capítulo III de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, zona de dominio público, zona de protección y línea límite de edificación. A este respecto se observa que en el apartado 3.10b de la versión preliminar del plan (página 50 del mismo) no se encuentran recogidas correctamente dichas limitaciones,*

*aplicándose las limitaciones recogidas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y no las recogidas en la Ley 38/2015, por lo que se procede a clarificar dicho aspecto.*

### **Respuesta 01**

Se estima.

Se ha rectificado lo indicado, tanto en la memoria, normas urbanísticas como en los planos de afecciones de acuerdo con la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, considerando que el suelo incluido en el Área Logística de Sagunto es suelo urbanizable en base a la tramitación de este Plan Especial, con ordenación pormenorizada, y por tanto se pueden aplicar las siguientes limitaciones a la propiedad:

- Zona de dominio público: 5 metros de la arista exterior de la explanación
- Zona de protección: 8 metros desde la arista exterior de la explanación.

Se deberá tener en cuenta que, en la fase actual de desarrollo del Plan, las infraestructuras en fase de estudio, comunicadas por el Ministerio en este informe, y los ramales y conexiones ferroviarias al sector, no cuentan con información del trazado con suficiente detalle para poder estimar dicha arista de explanación, por lo que se podrán proponer separaciones algo mayores para tener en cuenta dicha circunstancia

Las limitaciones de carácter general solo se tomarán para las zonas de suelo que queden fuera de la ordenación pormenorizada propuesta.

### **9.1.23. A23 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana - DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA**

El informe elaborado por la Demarcación de Carreteras del Estado, de fecha 21/05/2021 (recibido el 24 de mayo de 2021), realiza las siguientes observaciones:

#### **Alegación 01**

*No existe previsión de ejecución por la Dirección General de Carreteras de actuación alguna ubicada en el entorno del Parc Sagunt II, excepto aquellas incluidas expresamente en el Estudio Informativo EI.4-V-33 "Circunvalación Exterior de Valencia", y menciona que de acuerdo a la Orden FOM/3317/2010, "Las peticiones de obras o mejoras adicionales que se planteen por otras Administraciones, no justificadas por la funcionalidad de la propia infraestructura proyectada, deberán ser acordadas mediante un Convenio en el que se incluya la aportación económica, por parte de la Administración territorial solicitante, del incremento presupuestario que resulte".*

### **Respuesta 01**

Se estima.

Llegado el momento, se acordarán las obras o mejoras adicionales que pudieran mejorar los accesos al sector.

#### **Alegación 02**

*La Red de Carreteras del Estado no requiere ningún acceso nuevo al puerto de interés general de Sagunto puesto que la V-23 es una autovía estatal y como tal, cumple el mandato de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en cuanto a accesibilidad a los puertos del Estado".*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Se han eliminado las referencias a un nuevo acceso al Puerto de Interés General de Sagunto del Plan Especial.

#### **Alegación 03**

*No están estudiados los niveles de servicio de los siguientes ramales:*

- V-21 / CV-309 (sentido puerto de Sagunto).

- CV-309 / V-21 (sentido Valencia)
- Intersección entre ramales de la V-21 y la CV-309.
- Tramo bidireccional entre la CV-309 y la V-21, así como tramo actualmente duplicado.
- Glorieta sobre la V-23, del acceso Norte por Camí la Mar y el vial de conexión entre esa glorieta

### Respuesta 03

Se desestima.

El estudio de dichos niveles de servicio debería ir acompañado previamente de una definición más completa del trazado de todo el sistema de accesos, no sólo en planta y alzado, sino en diseño de incorporaciones, bifurcaciones, etc, por lo que se dará cumplida cuenta de este requerimiento en los posteriores Estudios Informativos o Proyectos Básicos de dichos ramales y enlaces, a redactar con posterioridad a la aprobación de este Plan Especial.

### Alegación 04

*Deben comprobarse los niveles de servicio para el año de puesta en servicio del área logística sobre las vías de gran capacidad en su entorno, ya que en el Plan de Movilidad aportado, se indica que los niveles de servicio obtenidos para el año 2035 en los tramos denominados A7-SUR y AP7-NORTE son niveles C y B respectivamente, mientras que los obtenidos en el Estudio Informativo EI.4-V-33 "Circunvalación Exterior de Valencia", en esos mismos tramos para el año 2030 y sin tener en cuenta la afluencia de tráfico generada por el área logística, son niveles C y D respectivamente, lo que es coherente ya que el tráfico del tramo AP7-NORTE es el resultado de la confluencia del tráfico de la A7-SUR y la V-21".*

### Respuesta 04

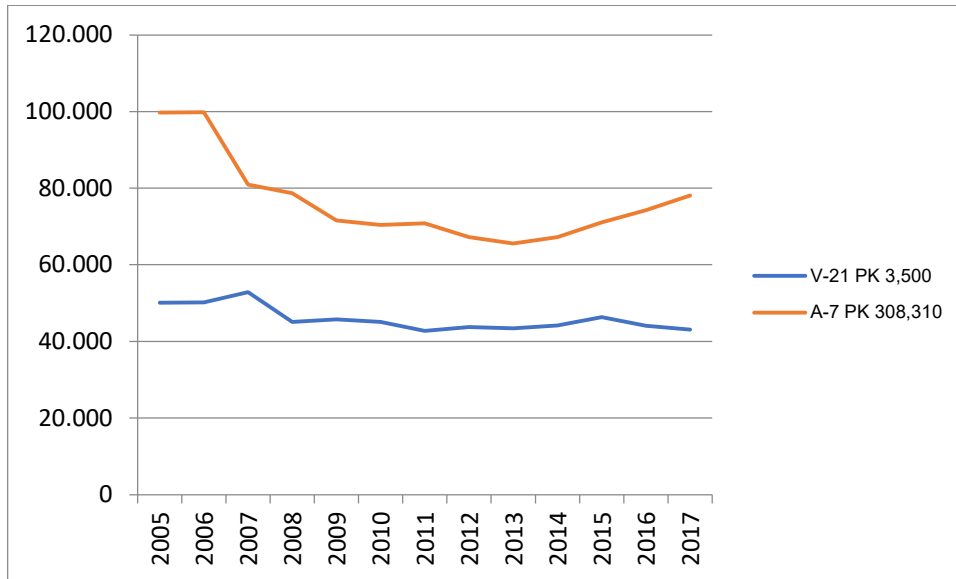
Se estima.

Se han revisado las hipótesis de partida del Estudio Informativo EI.4-V-33. Este Estudio Informativo se redactó con anterioridad a la crisis de finales de la primera década de este siglo (el contrato para su redacción se firma en el mes de diciembre de 2004), partiendo de valores de tráfico en las carreteras del entorno superiores a los que se registran en la actualidad.

La tabla y gráfico que se muestran a continuación, ofrecen la evolución temporal de la IMD en las A-7 sur y V-21.

	IMD	
	V-21 PK 3,500	A-7 PK 308,310
<b>2005</b>	50.133	99.700
<b>2006</b>	50.195	99.800
<b>2007</b>	52.869	80.910
<b>2008</b>	45.110	78.689
<b>2009</b>	45.780	71.603
<b>2010</b>	45.068	70.411
<b>2011</b>	42.738	70.839
<b>2012</b>	43.704	67.255
<b>2013</b>	43.398	65.572
<b>2014</b>	44.166	67.214
<b>2015</b>	46.334	71.087
<b>2016</b>	44.065	74.264
<b>2017</b>	43.041	78.090





La metodología utilizada tanto para la proyección de tráfico como para el cálculo de los niveles de servicio sigue las instrucciones del Ministerio para estos estudios. La diferencia surge por tanto del punto de partida de la serie de tráfico analizada, muy superior en el Estudio Informativo mencionado. Si este se hubiese realizado a partir de la situación de tráfico observada en la elaboración del Plan Especial, los niveles de servicio calculados habrían coincidido pues la proyección habría partido de valores homogéneos.

Cabe resaltar que la IMD en el PK 308,31 de la A7 en el año 2017 (año base para el estudio del Plan Especial) es un 21,7% inferior a la observada en el año 2005.

### Alegación 05

*En cuanto al ramal de conexión "Puçol / CV-309 - Acceso por vía colectora y ramal directo hacia PARC SAGUNT", cabe destacar lo siguiente:*

- *Se incumple lo dispuesto en la Norma 3.1 IC - Trazado, en cuanto a distancias entre accesos puesto que prácticamente confluiría con el carril de aceleración el movimiento Puçol / V-21.*
- *Se plantea cruzar a distinto nivel el ramal existente CV-309 / V-21 sentido Valencia. El perfil longitudinal resultante es de muy difícil encaje y tendría que ser estudiado previamente a considerar la viabilidad del ramal correspondiente.*
- *No se ha analizado el impacto que dicho ramal (en caso de ser viable) tendría sobre la conexión del Camí Fondo*

### Respuesta 05

Se desestima.

Al igual que en la alegación 03, se considera que el diseño de detalle de dicho ramal y del resto de intersecciones, debería ser realizado bajo la figura del Proyecto Básico, con el fin de poder contar con toda la información de campo necesaria, para poder así realizar esos ajustes de diseño de mayor detalle de lo que una cartografía a escala 1/5.000 o una ortofoto puede dar. En todo caso, se puede plantear la creación de una vía colectora que incluya tanto el movimiento Puçol-Sagunt, como el Puçol-V 21, alargando el inicio del carril de aceleración hacia Valencia.

### Alegación 06

*Sin perjuicio de lo que se determine del análisis solicitado en el apartado 3 de este escrito, a juicio del ingeniero que suscribe, los accesos al Parc Sagunt II que también captarán el tráfico con origen y destino a Parc Sagunt 1, son insuficientes para garantizar unos niveles de servicio adecuados, porque entre otras cosas, confluyen en una compleja intersección y en un tramo bidirección entre esa glorieta y el tramo de la CV-309 ya desdoblado.*

*A tal efecto, sería muy conveniente que los técnicos redactores del este Plan, se pusieran en contacto con esta Demarcación de Carreteras para estudiar las conexiones que garantizaran unos niveles de servicio adecuados en todos los movimientos.*

#### **Respuesta 06**

Todos los accesos propuestos han sido diseñados para poder contar con vías de alta capacidad y ramales conectando con la Red de Interés General del Estado, teniendo en cuenta los puntos de acceso ya existentes de Parc Sagunt I.

Se mantiene el acceso desde la V-21 hacia la CV-309, se crea un nuevo acceso al Área logística de Sagunt desde la CV-309, y desde la V-23 a través del polígono Industrial de Camí a la Mar. Si bien, conecta en la V-23, no lo hace en la rotonda más cercana al puerto, que puede generar mayores problemas.

En el caso de la futura conexión con el ramal V-21/A-7 de la circunvalación exterior de Valencia, como parece que se refiere el informe, la hipótesis de diseño ha sido simplificar el enlace al máximo con una glorieta sobreelevada, que dé salida a la vía parque, dado que se trata más de dotar de capacidad a la vía que de velocidad, dada la escasa distancia a recorrer hasta los accesos a Parc Sagunt.

En todo caso, se realizarán las coordinaciones necesarias con la Demarcación de Carreteras del Estado en Valencia para intercambiar y estudiar conjuntamente el diseño de los accesos en fases posteriores.

#### **9.1.24. A24 DIPUTACIÓN DE VALENCIA – Área de Infraestructuras**

Se informa con fecha 24/03/2021 (recibido en fecha 26/03/2021), que el Plan Especial no afecta a carreteras de titularidad de la Diputación de Valencia.

#### **9.1.25. A25 CONFEDERACIÓN HIDROGÁFICA DEL JÚCAR**

El informe elaborado por la Comisaría de Aguas en fecha 20 de abril de 2021 (recibido el 22/04/2021), hace las siguientes alegaciones:

### **AFECCIÓN A DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO O A SUS ZONAS DE SERVIDUMBRE Y POLICÍA**

#### **Saneamiento y depuración**

#### **Alegación 01**

---

*Se aportarán los cálculos justificativos de la carga y los caudales generados.*

#### **Respuesta 01**

Se estima.

Se ha realizado una estimación de caudales generados en el Estudio de Recursos Hídricos (apartado 6 Necesidades asociadas de saneamiento y depuración). El proyecto que defina la nueva EDAR para el Área Logística de Sagunt definirán con mayor detalle la carga y caudales generados.

#### **Alegación 02**

---

*Será necesaria la obtención previa de la autorización de vertido antes de la entrada en servicio de la nueva zona urbanística, todo según los formularios electrónicos de la sede del MITECO, debiéndose indicar, al menos, el tratamiento depurador previsto y el punto de vertido, junto con el volumen y la carga asociados.*

#### **Respuesta 02**

Se estima.

Estas autorizaciones se gestionarán en fase de proyecto de urbanización y proyectos de instalaciones de servicio (EDAR), lo que incluye igualmente la solución final de diseño, construcción y gestión de la EDAR, sea por la EPSAR o por el propio Parque Empresarial Sagunt, SL.

## **Aguas pluviales**

### **Alegación 03**

*En el estudio complementario nº 10, "Estudio Hidrológico, Climatológico y de Drenaje" no ha quedado suficientemente justificado que el incremento del riesgo de inundación como consecuencia de lluvias de bajo periodo de retorno se mitigue con los SUDs propuestos, dado que:*

- a) *Se calculan los caudales asociados a 10 años de periodo de retorno para tres cuencas en el entorno de la actuación y se describen los SUDs a implantar, pero no se aporta mayor información sobre el funcionamiento de los mismos ni sobre su dimensionamiento para los caudales calculados previamente.*
- b) *Los cálculos realizados, mediante el método racional modificado, para obtener los caudales asociados a dicho periodo de retorno no son correctos, pues no se deducen de los datos de partida. Tampoco se ha justificado adecuadamente el valor asignado al umbral de escorrentía.*
- c) *Las cuencas vertientes a la actuación no se han delimitado con suficiente precisión y no se han incluido, en ellas, los cauces que forman la red de drenaje, por lo que sería necesario subsanar el estudio. Para ello se recomienda que se tenga en cuenta la información disponible en la página web del MITECO y en el IGN sobre hidrografía y cuencas.*

### **Respuesta 03**

Se desestima.

- a) El funcionamiento de los SUDS y su dimensionamiento deberá ser estudiado con el detalle necesario en fase de Proyecto de Urbanización, este detalle no es objeto del documento urbanístico.
- b) Respecto a la obtención de caudales, se han revisado los cálculos realizados mediante el Método Racional Modificado en el Estudio Hidrológico, Climatológico y de Drenaje. El valor del umbral de escorrentía tiene una incertidumbre por la tipología final de las actividades logísticas.
- c) Las cuencas se delimitaron en base a la información del Modelo Digital del Terreno del IGN. Se ha revisado la información de partida, y se ha actualizado el estudio.

### **Alegación 04**

*Se recuerda que previamente al vertido de aguas pluviales al dominio público hidráulico se deberá contar con la autorización de este organismo.*

### **Respuesta 04**

Se tendrá en cuenta en fases posteriores.

## **VIABILIDAD DE LA ACTIVIDAD E INCIDENCIA EN EL RÉGIMEN DE CORRIENTES**

### **Afección al régimen de corrientes**

### **Alegación 05**

*Refiere el informe la necesidad de redactar un Estudio hidrológico e hidráulico del barranco de Gausa y del barranco del Diablo, de acuerdo con los criterios establecidos en la Guía metodológica para el desarrollo del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, para la determinación de la zona de flujo preferente y la zona inundable para un periodo de retorno de 500 años.*

### **Respuesta 05**

Se desestima.

En el informe se indica que esta zona no se encuentra estudiada en los trabajos realizados por la CHJ en cumplimiento de lo establecido por la Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, para elaborar el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI). Pero sí está estudiado en el trabajo realizado por el PATRICOVA, que determina que no hay riesgo de inundación.

Además, entre la zona de desaparición física de los cauces y el sector del Área Logística de Sagunt, existen varias infraestructuras viarias (autovía V-23, ferrocarril Valencia-Barcelona), que cortan cualquier flujo de agua, así como el Estudio Informativo de la Nueva Plataforma Ferroviaria Valencia-Castellón, que se encuentra en proceso de redacción actualmente.

En el informe de la CHJ de fecha 7 de agosto de 2019 elaborado para el Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, se indicaba en el apartado 2.2 Afección al régimen de corrientes, lo siguiente:

*“De acuerdo con los resultados del apartado anterior, el ámbito de la actuación se sitúa fuera de zona de policía de cauce público y no se encuentra afectado por zona de flujo preferente, por lo que se estima que no existirá afección al régimen de corrientes”*

## **DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS**

### **Incremento de la demanda de recursos**

#### **Alegación 06**

*A efectos de la emisión del informe del artículo 25.4 del texto refundido de la Ley de Aguas previo a la aprobación del instrumento de planeamiento que desarrolle la actuación propuesta, se deberá justificar el incremento de demanda de recursos hídricos y acreditar su disponibilidad para atender dicha demanda, para lo cual se presentará un estudio de demandas de todos los usos previstos, que deberá incluir una relación lo más detallada posible de todos los consumos existentes y las demandas futuras y establecerá el balance entre dichas demandas y los recursos disponibles. En caso de que los recursos necesarios sean superiores al derecho disponible se deberá tramitar una concesión administrativa que ampare la totalidad de la demanda requerida.*

#### **Respuesta 06**

Se desestima.

Se ha realizado la estimación de los recursos hídricos previstos en el Área Logística de Sagunt, basándose en la demanda real de agua de Parc Sagunt I.

De esta forma, existe disponibilidad de recursos, bien de las reservas para abastecimiento urbano e industrial de Sagunto y su área de influencia, bien de la planta desaladora de Sagunto.

Se realizará el Estudio detallado en fases posteriores, con la previsión de desarrollo del Plan General de Sagunto y partiendo de los datos de consumo que la empresa concesionaria del servicio pueda aportar.

## **AFECCIÓN DEL PLANEAMIENTO A PROYECTOS, OBRAS E INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS DE INTERÉS GENERAL**

#### **Alegación 07**

*En este apartado, cita la necesidad de solicitar informe a ACUAMED, S.A. sobre el trazado de dos infraestructuras:*

- *PROYECTO DE COMPLEMENTO DE CAUDALES AL CAMP DE MORVEDRE. CONDUCCIÓN TURIA SAGUNTO (VALENCIA)”*
- *08M1198 “Obras complementarias para la distribución de las aguas procedentes de la desaladora de Sagunto. Conexión de la desaladora de Sagunto al depósito de Puzol”*

#### **Respuesta 07**

Se ha realizado la consulta a ACUAMED en fecha 30 de junio de 2021, y se tendrán en cuenta las posibles afecciones.

### 9.1.26. A26 ENTITAT DE SANEJAMENT D'AIGÜES (EPSAR)

El informe emitido por el Departamento de Proyectos, Obras y Explotaciones de la Entitat de Sanjament d'Aigües de la Generalitat Valenciana, EPSAR, de fecha 3 de mayo de 2021 (recibido el 05/05/2021) hace las siguientes consideraciones:

#### Alegación 01

*En los terrenos calificados como Dotación de Infraestructuras situados al Oeste del Sector, se ha previsto la ejecución de una nueva EDAR por parte de la Generalitat Valenciana, en una parcela situada aneja al polígono Camí de la Mar, en terrenos donde el Plan Especial sitúa las parcelas PQI-3 y PQI-2, lo que en todo caso obligaría a rediseñar el viario de las mismas si se integra tal cual la parcela proporcionada por EPSAR.*

#### Respuesta 01

Se estima.

En el diseño de la zona de equipamiento se tuvo en cuenta las previsiones de la nueva EDAR de la EPSAR.

Se ha rediseñado el viario de la zona Oeste del sector.

#### Alegación 02

*Si se decide la conexión al sistema público de saneamiento y depuración, indica una serie de condicionantes a cumplir:*

- *Solicitar conexión junto con una propuesta de conexión con las condiciones técnicas bajo las cuales se realizarán los trabajos*
- *Las obras necesarias para la conexión a las infraestructuras públicas se efectúan por el interesado a su cuenta y riesgo.*
- *Previa a la conexión, deben estar ejecutadas las actuaciones previstas en el sistema público de saneamiento y depuración de Sagunto con el fin de que se pueda llevar a cabo un adecuado tratamiento de las aguas residuales que generen y las mismas deberán incluir en su diseño el caudal previsto en el sector del asunto.*
- *Será condición indispensable para la futura autorización de conexión del sector, la comprobación de la suficiencia de la capacidad hidráulica de la red de colectores del sistema de saneamiento y depuración del sistema público de saneamiento y depuración de Sagunto.*
- *Con anterioridad a la ejecución de la conexión al sistema público de saneamiento y depuración, se deberá ingresar a la Entidad de Saneamiento de Aguas la cantidad resultante de 14.408.921,60 €. Debe tenerse en cuenta que esto supone un coste de urbanización, por lo que debe computarse como tal a la hora de repercutir las cargas a los propietarios.*
- *El vertido generado por el desarrollo de referencia deberá cumplir con los límites de vertido establecidos en la Ordenanza Municipal de Vertidos o, en su defecto, en el Modelo de Ordenanza de Vertidos a la Red Municipal de Alcantarillado de la Entidad de Saneamiento de Aguas.*
- *Los vertidos de aguas residuales industriales, se deberá garantizar el cumplimiento del artículo 8 del Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, por el que se desarrolla el Real Decreto Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establece las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas, así como garantizar el cumplimiento de las exigencias de calidad impuestas por la normativa que esté vigente en estas materias en cada momento.*
- *La red de saneamiento deberá ser separativa.*
- *Con el fin de salvaguardar la integridad de las instalaciones existentes que pudieran verse afectadas por los distintos desarrollos urbanísticos que se deriven de la figura de planeamiento objeto del informe, en su día, los Urbanizadores responsables de cada desarrollo urbanístico a que dé lugar el documento objeto del presente informe deberán solicitar el informe sobre la afección a infraestructuras de saneamiento y depuración de la Generalitat Valenciana.*

*Si se decide desarrollar una EDAR propia para el sector:*

- *Se deberá plasmar en el correspondiente instrumento de planeamiento, la zonificación y ordenación del ámbito afectado a la infraestructura de saneamiento objeto de la actuación proyectada.*
- *Se determinarán dos zonas indispensables para el correcto desarrollo de esta infraestructura de red primaria: un área de reserva contigua a la instalación para futuras ampliaciones o mejoras y una zona de servidumbre de protección en la que se excluya la implantación de usos residenciales, sanitarios, culturales y recreativos.*

### **Respuesta 02**

En el Plan Especial se prevé la ejecución de una nueva EDAR.

Respecto al nuevo importe del Suplemento de Infraestructuras (14.408.921,60 Euros) estimamos que cabe aún su recálculo a la baja una vez se pueda limitar más aún los aprovechamientos REALES de las parcelas. En todo caso, debe entenderse que esta cantidad debería ser comparada a efectos de gestión propia, con el coste de construcción de la EDAR del Área Logística, y de las canalizaciones necesarias hasta llegar al punto de vertido autorizado, que en este momento no se sabe y que bien podría ser el mar mediante emisario submarino, por lo que podría considerarse la conexión con la red pública de la Entitat de Sanejament.

### **9.1.27. A27 AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

El informe emitido por la Autoridad Portuaria de Valencia, de fecha 20 de abril de 2021 (recibido el 22/04/2021) hace las siguientes consideraciones:

#### **ACCESOS FERROVIARIOS**

##### **Alegación 01**

*Cuando se hace referencia a los desarrollos urbanísticos de tipo industrial y logístico adyacentes (PI Camí de la Mar I y II, ArcelorMittal...), debería figurar el Puerto de Interés General de Sagunt expresamente.*

##### **Respuesta 01**

Se estima.

Se ha añadido en el texto.

##### **Alegación 02**

*Se cita en antecedentes el “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Sagunto”, redactado por el Ministerio de Fomento en el año 2017 [...] Cabe indicar que la referida tramitación ambiental caducó, estando prevista la revisión del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Sagunto en las coordenadas que se delimiten en el nuevo Plan Estratégico de la APV que se desarrollará en los próximos meses.*

##### **Respuesta 02**

Se estima.

Se ha modificado el texto.

##### **Alegación 03**

*Se indica que se “contempla como actuación complementaria una conexión ferroviaria desde las instalaciones de ArcelorMittal con dicho nuevo acceso ferroviario al Puerto de Sagunto”. Hay que indicar que el referido acceso está siendo financiado por la APV y que esta no ha mantenido ninguna interlocución con la referida empresa.*

##### **Respuesta 03**

Se desestima.

El ramal al que hace referencia la alegación está incluido en el Estudio Informativo de las Conexiones a distinto nivel entre el Puerto de Sagunto y las líneas ferroviarias Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel, que está en redacción actualmente por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no en el nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunto que es el que está en ejecución actualmente.

Los criterios del MITMA para la redacción de ese estudio informativo deben ser tratados con ellos.

## ACCESOS VIARIOS

### Alegación 04

---

*Se echa en falta el correspondiente análisis de conectividad viaria con el Puerto de Sagunto.*

#### Respuesta 04

Se desestima.

En el informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana de fecha 21 de mayo de 2021, se indica que la Red de Carreteras del Estado no requiere ningún acceso nuevo al Puerto de Interés General de Sagunto, puesto que la V-23 es una autovía estatal y, como tal, cumple el mandato de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en cuanto a accesibilidad a los puertos del Estado.

### Alegación 05

---

*Se cita en antecedentes el “Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Sagunto”, redactado por el Ministerio de Fomento en el año 2017 [...] Cabe indicar que la referida tramitación ambiental caducó, estando prevista la revisión del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Sagunto en las coordenadas que se delimiten en el nuevo Plan Estratégico de la APV que se desarrollará en los próximos meses.*

*Aparece una figura que incluye la ampliación del Puerto que, como se ha indicado, va a ser objeto de revisión.*

#### Respuesta 05

Se estima.

Se ha modificado el texto y se ha quitado la figura.

### Alegación 06

---

*Está prevista la apertura de un nuevo acceso rodado a través del viario de Parc Sagunt I, y conexión con la carretera CV-309, aunque la actuación no está “en tramitación”.*

#### Respuesta 06

Se estima.

Se ha suprimido “en tramitación”.

### Alegación 07

---

*En relación con el acceso Este 2, se hace referencia al futuro desarrollo de un enlace a 3 niveles sobre la CV-309 cuya compatibilidad/viabilidad debe analizarse en el contexto de las restricciones que suponen las parcelas colindantes de Parc Sagunt I ya vendidas; del desdoblamiento de la CV-309 y del paso superior sobre el acceso ferroviario al puerto.*

#### Respuesta 07

Se estima.

Se ha corregido el documento. El acceso Este 2, queda configurado en dos niveles: CV-309 y paso superior.

### **Alegación 08**

*La materialización de los tres bloques de actuaciones propuestos (Fase I, Fase II y actuaciones RIGE) generará una presión de tráfico sobre la CV-309 que llevará, necesariamente, a una solución como la propuesta en términos de variante desdoblada que discurriese encajada entre la circunvalación y el trazado de la nueva plataforma LAV Valencia-Castellón.*

#### **Respuesta 08**

Se desestima.

El estudio de tráfico realizado en el Plan de Movilidad ha analizado en funcionamiento de las principales conexiones del Área Logística de Sagunt, avalando su funcionamiento.

Los viales interiores tanto de Parc Sagunt I como del Área logística de Sagunt, paralelos a la CV-309, funcionan como distribuidores, precisamente para quitar carga de tráfico a la CV-309. Las conexiones entre Parc Sagunt I y el Área Logística de Sagunt se realizarán a través de los pasos superiores de los enlaces, sin necesidad de utilizar la CV-309.

También hay un dos nuevos accesos norte, que conectarán el Área logística de Sagunt con la V-23 a través del Polígono Industrial Camí a la Mar.

### **PLAN DE MOVILIDAD**

### **Alegación 09**

*La hipótesis para la estimación de pesados para la CV-309 no parece adecuada. Realmente, no hay propiamente tráfico O/D puerto, casi todo el tráfico portuario se encamina por la V-23. Con datos del año 2018, el tráfico de pesados del puerto de Sagunto fue de unos 1.350 vehículos/día laborable; el de ligeros de unos 225 vehículos/día. Por otro lado, se echa en falta una estimación de tráfico que generará Parc Sagunt I con la incorporación de empresas como Mercadona y Tempe (Inditex).*

#### **Respuesta 09**

Se desestima.

En los datos disponibles de tráfico de la CV-309 no hay desglose ligeros/pesados. Se optó por una hipótesis del lado de la seguridad, asignando a la CV-309 el mismo porcentaje de vehículos pesados que se da en la V-23. Esta hipótesis cubriría además, a otros tráficos que pudieran incorporarse en el futuro, como los mencionados, de los que no se tiene información en el momento actual.

### **Alegación 10**

*No hay tratamiento específico para el tráfico portuario de Sagunto, más allá de la estimación de que represente el 10% del total de los viajes.*

#### **Respuesta 10**

Se desestima.

Ese porcentaje se considera adecuado en el Estudio de Tráfico.

En la etapa actual de Plan Especial, se estiman los tráficos en base a estándares por tipo de superficie. Sin conocer el detalle de las actividades que van a implantarse en el sector, no es posible disponer de una estimación final de las relaciones con el puerto. Por ello se optó por asignar, entendiendo esto como hipótesis del lado de la seguridad, un 10% a las relaciones puerto/área logística.

### **Alegación 11**

*A fecha de hoy, la V-21 sirve principalmente a vehículos ligeros. Habría que incorporar en el análisis la posibilidad de un nuevo acceso norte al puerto de Valencia que provocará un cambio en el patrón de tráfico actual.*

#### **Respuesta 11**

Se desestima.



El modelo de tráfico que se ha realizado toma como base tanto el estado actual de la red viaria como aquellas actuaciones que se incluyen en el Plan en su ámbito estricto. En este último caso, se incluyen los efectos de la Circunvalación Exterior de Valencia por tener un Estudio Informativo aprobado con un trazado suficientemente definido.

A fecha de hoy, no hay ningún estudio informativo, proyecto básico o documento similar aprobado en referencia al nuevo acceso norte al puerto de Valencia, por lo que no podemos incluirlo en nuestras hipótesis del estudio de tráfico.

Si, en un futuro, se llevara a cabo este proyecto, deberá ser en ese contexto donde se analizará el cambio en el patrón de tráfico en la zona, y tomar las medidas que sean necesarias para corregir el impacto que se produzca.

### **Alegación 12**

*Habría que incorporar en el horizonte de largo plazo el crecimiento de tráfico inducido por la futura ampliación del puerto de Sagunto.*

### **Respuesta 12**

Se desestima.

Al igual que en la alegación anterior, y dado que el Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Sagunto”, redactado por el Ministerio de Fomento en el año 2017, tiene su tramitación ambiental caducada y se va a proceder a la redacción de un nuevo Plan Director, no es posible contar con esta ampliación en lo referente a hipótesis del estudio de tráfico.

Si, en un futuro, se llevara a cabo este proyecto, deberá ser en ese contexto donde se analizará el cambio en el patrón de tráfico en la zona, y tomar las medidas que sean necesarias para corregir el impacto que se produzca.

### **Alegación 13**

*Se echa en falta el análisis de los tráficos terrestres de la futura terminal intermodal, y el análisis de los tráficos terrestres por el futuro acceso viario sur al puerto de Sagunto*

### **Respuesta 13**

Se desestima.

En el estudio de tráfico sí se ha tenido en cuenta el tráfico terrestre de la estación intermodal. Se ha aclarado mejor en el documento, describiéndolo específicamente en un apartado del mismo.

Respecto al futuro acceso viario sur al puerto de Sagunto, y teniendo en cuenta lo indicado en su informe por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana de fecha 21 de mayo de 2021, donde se indica que la Red de Carreteras del Estado no requiere ningún acceso nuevo al Puerto de Interés General de Sagunto, puesto que la V-23 es una autovía estatal y, como tal, cumple el mandato de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en cuanto a accesibilidad a los puertos del Estado, se debería considerar que el tráfico al puerto discurrirá por la V-23

## **9.1.28. A28 AYUNTAMIENTO DE SAGUNTO**

El informe enviado por el Ayuntamiento de Sagunt, aprobado mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local del día 7 de mayo de 2021 (recibido el 12/05/2021) hace las siguientes consideraciones:

### **Alegación 01**

*Criterio de redelimitación del sector prematuro y con riesgo de dejar franjas y porciones de terrenos inconexos e incoherentes. Necesidad de prever un destino urbanístico y de gestión para aquellos terrenos que no sean finalmente afectos a los fines y servicios públicos (reserva ferroviaria) que han justificado la redelimitación de la propuesta sometida a participación pública respecto de la que fue sometida a consultas.*

### **Respuesta 01**

Se desestima.

La redelimitación del sector, respecto a la inicial presentada en el documento inicial, obedece a la información facilitada por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y se ha trasladado dando cumplimiento al Capítulo II, artículos 5 y siguientes de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario.

Dado que en el momento actual no resulta posible acotar más ajustadamente las zonas de reserva ferroviaria, (que afectan especialmente en el caso de la esquina noroeste del sector); y que se desconocen los plazos de aprobación de las diferentes soluciones, se propone que, una vez establecidos los trazados definitivos de estas infraestructuras, y se conozca la afección real, se podrá proceder a una modificación del ámbito y la ordenación del plan especial, y en función del grado de consolidación del mismo, integrar dichos espacios bien como nuevas parcelas lucrativas, o como espacios para dotaciones públicas sostenibles: generación de energía, equipamientos sociales...

## Alegación 02

*Discrepancia con la solución de accesos viarios planteada en la propuesta sometida a participación pública. El Plan Especial del Área Logística de Sagunto no debe suponer una derogación de las condiciones de acceso viario aprobadas administrativamente para PARC SAGUNT 1, aún vigentes y que deben adaptarse a la presente ordenación, no suprimirse, ni mermarse.*

*Las alegaciones del ayuntamiento son las siguientes:*

- a) Cumplimiento de las condiciones de accesos para Parc Sagunt I: desdoblamiento completo y enlace a distinto nivel (enlace Este 2)*
- b) Al menos, 2 conexiones con la V-23 al norte, aprovechando los dos pasos superiores sobre el ferrocarril que van a ejecutarse con la construcción del Nuevo Acceso Ferroviario al puerto de Sagunto*
- c) Conexión oeste con la V-23 (PRV-5)*
- d) Ejecución del enlace Este 2 en una primera fase, sin rotonda a nivel que corte la CV-309 (compromiso por parte de Conselleria de la ejecución de este enlace en 2023)*
- e) Justificación de la no afección al tráfico Puerto de Sagunto-Valencia en la CV-309*
- f) Considerar en el estudio de tráfico del Plan de movilidad, el tráfico total al desarrollarse completamente Parc Sagunt I y Camí a la Mar.*

## Respuesta 02

a) El estudio de accesos viarios del Área Logística de Sagunt, no suponen una derogación de las condiciones en que se aprobó Parc Sagunt I. Se ha corregido un error en el Estudio de accesos viarios, en el que se indicaba que “[...] en esta fase II, donde al menos el 50% del desarrollo del sector estará consolidado, será necesario proceder al desdoblamiento de la CV-309 hasta el actual enlace con la autovía V-23 de acceso al puerto de Sagunto, y proceder a la mejora de dicho enlace para aumentar su capacidad”. Efectivamente, el desdoblamiento de la CV-309 es una condición de urbanización de Parc Sagunt I y como tal, debe ser ejecutada a cargo de ese sector, quedando fuera de las actuaciones a cargo del Área Logística.

Dadas las condiciones que generará la implantación de la estación intermodal, que impedirá ejecutar el enlace a distinto nivel previsto inicialmente, se contempla un cambio, conservando el paso superior que comunicará el Área Logística de Sagunt con Parc Sagunt I que, a través de la red primaria y con la conexión con la V-23 por el polígono industrial Camí a la Mar, permitirá un acceso directo a la V-23 sin utilizar la CV-309.

b) Se estima parcialmente la alegación de considerar dos conexiones con la V-23 al norte. Se va a incluir un nuevo acceso Norte 2, que va a conectar el Área Logística de Sagunt con el polígono Camí a la Mar en la zona destinada a equipamientos SQI-2 y SQI-3, en el camí Vell de Puçol a Canet. Este paso superior tendrá que tener en cuenta el acceso ferroviario a la estación intermodal. El acceso Norte 1 se ha planteado como paso inferior bajo el nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunto, pero se definirá en proyectos posteriores.

c) Se desestima la ejecución del vial PRV-5. Este vial preveía la conexión desde el enlace previsto en la CV-309 con el enlace en la V-23.

El Área Logística no linda con la V-23, sino con el corredor ferroviario Valencia-Castellón, no sólo el actual sino también la zona de protección para la nueva plataforma de la LAV Valencia – Castellón, por

lo que no hay espacio físico para poder conectar en ese enlace con las características que la normativa en materia de carreteras impone.

Al respecto, se consultó con la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, la cual manifestó que no consideraba adecuado conectar en dicho enlace, por lo que implicaría una variante de trazado de la propia autovía V-23 para poder encajar el enlace.

De acuerdo con la información facilitada en la alegación por el Ayuntamiento de Sagunto, ADIF puede haber previsto un paso superior y paso inferior para salvar tanto la actual plataforma de ancho mixto, como la futura de Alta Velocidad que discurriría en terraplén. Sin embargo, el trazado aportado de dicha conexión, con un trazado en planta sinuoso y con un camino de 9 metros de sección total y un carril por sentido, no es técnicamente compatible con la configuración actual del enlace del PK 3 de la autovía V-23, lo que obligaría a realizar cambios sustanciales no solo en el enlace sino incluso el trazado de la calzada, como se manifestó por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana.

d) Se estima parcialmente la alegación. Se han reajustado las fases de ejecución de los accesos, estando prevista la ejecución del enlace Este 2 en una primera fase (apartado 11 del Estudio de Accesos Varios).

Se mantiene la rotonda a nivel de la CV-309. Entre el nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunto y el enlace no hay espacio suficiente para el proyecto de la CV-309 a distinto nivel. El estudio de tráfico avala el buen funcionamiento del enlace con la rotonda a nivel.

e) El estudio de tráfico del Plan de Movilidad avala el nivel de servicio adecuado en la CV-309 y en sus conexiones con el Área Logística de Sagunt y Parc Sagunt I, por lo que la afección al tráfico Puerto de Sagunto-Valencia es nula. Los viales de Parc Sagunt I y del Área Logística de Sagunt paralelos a la CV-309, están diseñados para distribuir el tráfico por el interior de los sectores sin necesidad de discurrir por la CV-309 en toda su longitud. La conexión entre Parc Sagunt I y el Área Logística de Sagunt se realizará a través de los enlaces Este 1 y 2, que cruzarán a distinto nivel la CV-309, sin producir afección sobre ella.

La solución a los accesos al Área Logística de Sagunt es independiente de los compromisos que la Generalitat haya adoptado en relación al enlace con la CV-309. Los plazos para desarrollo del plan especial y ejecución de su urbanización son superiores al plazo que se indica en la alegación de solución definitiva en el segundo semestre de 2023. Según la programación, comenzarán las obras en 2025.

f) En el estudio de tráfico está considerado el tráfico de los polígonos industriales colindantes.

### Alegación 03

*Discrepancia con la ambigüedad e insuficiencia de datos referente al suministro de agua potable e industrial propuesta. El planteamiento sobre de dónde se van a obtener los considerables recursos hídricos necesarios, 25.000 m<sup>3</sup> diarios, es teórico y genérico, sin contrastar la disponibilidad real de los mismos.*

*[...] No se observa análisis sobre la capacidad de las actuales instalaciones autonómicas de potabilización y si las mismas pudieran atender la nueva demanda o si va a ser necesaria su ampliación.*

*[...] Lo que se debe plantear por el promotor del planeamiento es la consulta al Ministerio con competencias en materia de medio ambiente sobre la vinculación de la desaladora (ejecutada y pendiente de puesta legal en funcionamiento) como medio de suministro exclusivo (no excluyente) para el Área Logística. Por este Ayuntamiento se propone un acuerdo económico por parte de la administración promotora del programa de adquisición/amortización de la inversión de la desaladora realizada por el Ministerio, adelantada por esta, garantizando con ello la suficiencia de un suministro hídrico con el que no se cuenta.*

### Respuesta 03

Se desestima.

Se ha realizado un estudio de recursos hídricos en el que se indica que el suministro estará garantizado desde la dotación general de reserva existente para la zona de Sagunto, así como desde la propia dotación de reserva de la planta desaladora. Las necesidades hídricas previstas son de 9 Hm<sup>3</sup>/año. Los derechos de agua inscritos en el Registro de Aguas a favor del Ayuntamiento de Sagunto para el abastecimiento de su población constituyen un total de 12 Hm<sup>3</sup>/año, ascendiendo la demanda urbana a

poco más de 6 Hm<sup>3</sup>/año. Existe una reserva de hasta 8 Hm<sup>3</sup>/año de recursos desalinizados de la instalación de Sagunto.

Por lo tanto, existen recursos hídricos suficientes.

La tramitación necesaria para poder hacer uso de los mismos se realizará en etapas posteriores, una vez establecidos los usos específicos y actividades previstos, con una demanda real y más ajustada.

#### **Alegación 04**

*Discrepancia con la ambigüedad e insuficiencia de datos referente la solución de evacuación de aguas residuales propuesta. [...]*

*No es admisible el ejercicio de abstracción consistente en preocuparse únicamente de llevar las aguas residuales a la nueva EDAR, sino que el planeamiento ha de preocuparse de dónde llevar las aguas residuales que salgan de esa nueva EDAR y dar una solución a las mismas, solución actualmente insatisfactoria para lo ya consolidado.*

#### **Respuesta 04**

Se desestima.

Está previsto en los documentos del Plan Especial (Estudio hidrológico, climatológico y de drenaje) construir una EDAR exclusiva para depurar las aguas residuales del Área Logística de Sagunt y de Parc Sagunt I, que se localizará en la zona destinada a equipamiento SQI-2. El objetivo de esta EDAR es conseguir una calidad de agua depurada adecuada para la reutilización de la misma en ambos sectores, tanto para la recarga del acuífero como para riego, limpieza de viales...

Los cálculos justificativos de la carga y caudales generados, así como la obtención previa de la autorización de vertido se realizarán en fases posteriores, cuando se desarrollen los proyectos de urbanización.

#### **Alegación 05**

*Discrepancia con la ambigüedad e insuficiencia de datos referentes a la solución de evacuación de aguas pluviales propuesta En cuanto que se plantea como opción conceptual última que las aguas pluviales, una vez depositadas/atemperadas, terminen en la EDAR de nueva creación, se vuelve a incurrir en el mismo problema señalado en el apartado anterior y es a dónde van a ir dichas aguas tratadas por la nueva EDAR.*

#### **Respuesta 05**

Se desestima.

Las aguas pluviales se conducirán a la nueva EDAR a ejecutar en la zona destinada a equipamiento SQI-2, tal y como se indica en el Estudio hidrológico, climatológico y de drenaje. El objetivo de esta EDAR es conseguir una calidad de agua depurada adecuada para la reutilización de la misma en ambos sectores. Por lo que el vertido será nulo.

Se ha realizado una estimación de la carga y caudales generados en el Estudio de Recursos Hídricos (apartado 6), aunque la definición concreta se realizará en los proyectos posteriores, así como la solicitud de autorización de vertido.

#### **Alegación 06**

*Necesidad de contemplar las reposiciones de los cruces de caminos rurales actuales que se van a ejecutar de forma inmediata con ocasión de la infraestructura de acceso ferroviario al Puerto Comercial y su adecuada conexión con la red viaria.*

*[...] se van a ejecutar en los PK 0+600 y 2+100 y es impensable que, siendo un elemento adicional de cruce de una infraestructura tan complicada de atravesar como el ferrocarril, se anulen y obvien.*

#### **Respuesta 06**

Se estima parcialmente.

De los dos pasos superiores previstos como reposición de los caminos rurales actuales, se va a incluir en el planeamiento el paso superior previsto en el PK 2+100, aunque deberá revisarse que permite el

acceso a la estación intermodal, que servirá de conexión del Área Logística con la zona de equipamientos SQI-2 y SQI-3 y con la V-23 a través de polígono industrial Camí a la Mar.

El paso superior previsto en el PK 0+600 se ve sustituido en el planeamiento por un paso inferior (o paso superior, este detalle se concretará en fases posteriores), ya que el camino previsto en el proyecto de Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto tiene una sección claramente insuficiente para constituir un acceso para vehículos pesados desde la V-23.

### **Alegación 07**

*Falta de motivación de la configuración, superficie y emplazamiento de los equipamientos. No se trata de poner muchos ni muy grandes. Se trata de poner los que se necesiten, y con la superficie necesaria, sean más grandes o pequeños. Sigue sin justificarse la idoneidad de su ubicación y tamaño y disposición.*

[...]

*En el apartado anterior se ha indicado que en todo caso el equipamiento previsto no puede interferir con la conexión viaria norte adicional en paso a distinto nivel sobre la nueva plataforma del ferrocarril (reposición de cruces de caminos rurales).*

### **Respuesta 07**

Se desestima.

La disposición de los equipamientos está justificada en la fase actual de desarrollo urbanístico, por los condicionantes en materia de infraestructuras existentes, y, por otro lado, con el fin de dar la flexibilidad suficiente al diseño posterior de dichos equipamientos, no presuponiendo que las manzanas de clave SQL estén dedicadas a un solo equipamiento.

Por otro lado, las necesidades y funcionalidades de las áreas logísticas hacen totalmente desaconsejable distribuir los usos, aún los equipamientos, por pequeñas parcelas debiéndose agrupar los usos en determinados puntos, que sean compatibles además con la necesidad de contar con parcelas de gran tamaño para los operadores logísticos, y, por otra parte, que la zona anexa a la terminal intermodal también necesita de actividades terciarias de apoyo (restauración y hotel, talleres, servicios administrativos, gestores aduaneros, etcétera).

Así, las parcelas SQL-2 y SQL-3, son las que deberán albergar las dotaciones dedicadas sobre todo a los servicios de infraestructuras urbanas: posibles depósitos de regulación de agua potable, la EDAR que en fase de información pública ha facilitado EPSAR como plano previo de implantación, una posible subestación eléctrica en caso de ser necesario, por la presencia de las líneas de Alta Tensión en este corredor, así como una posible planta de transferencia de residuos, depósitos reguladores de agua depurada, etc. Sin embargo, la ubicación de la parcela SQL-1, se presta a que se pueda desarrollar en una o varias actividades, subdividiendo la misma de ser necesario posteriormente para adaptarse a los usos que se puedan establecer: oficinas municipales, servicios de seguridad, emergencia y sanitarios, usos institucionales, formativos, etcétera.

La superficie de los equipamientos cumple con las dotaciones indicadas en el Anexo IV de la LOTUP.

### **Alegación 08**

*Se desaprovecha el consenso conseguido entre el Ayuntamiento de Sagunto y el Ministerio de Fomento en el contexto de la proyección de la línea del tren de Alta Velocidad (AVE) para conseguir una conexión OESTE del PRV 5 con la V-23.*

### **Respuesta 08**

Se desestima.

No es posible la ejecución del PRV-5, vial que preveía la conexión desde el enlace previsto en la CV-309 con el enlace en la V-23.

El Área Logística no linda con la V-23, sino con el corredor ferroviario Valencia-Castellón, no sólo el actual sino también la zona de protección para la nueva plataforma de la LAV Valencia – Castellón, por lo que no hay espacio físico para poder conectar en ese enlace con las características que la normativa en materia de carreteras impone.

Al respecto, se consultó con la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, la cual manifestó que no consideraba adecuado conectar en dicho enlace, por lo que implicaría una variante de trazado de la propia autovía V-23 para poder encajar el enlace.

De acuerdo con la información facilitada en la alegación por su ayuntamiento, ADIF puede haber previsto un paso superior y paso inferior para salvar tanto la actual plataforma de ancho mixto, como la futura de Alta Velocidad que discurriría en terraplén. Sin embargo, el trazado aportado de dicha conexión presenta grandes restricciones tanto en alzado como en planta, con un camino de 9 metros de sección total y un carril por sentido, que lo hace inadecuado para el paso de vehículos pesados. Además, deja sin resolver la incorporación a la autovía V-23, dado que se limita a dejar como una intersección de un camino rural, el acceso a los ramales de este enlace.

La adaptación de este enlace para poder servir de acceso al Área Logística implicaría una reconstrucción integral del mismo al no cumplirá tal cual se ha presentado por ADIF, condiciones técnicas de cumplimiento de la OC 32/2012 Nodos Viarios, completada con la Instrucción de Carreteras IC 3.1. Trazado (2016).

### **Alegación 09**

*Errores y discrepancias en la zona rural protegida planteada, la ZRP-AG1. [...] se ha planteado de una forma desproporcionada y exagerada para cumplir su función. [...] Se propone por el Ayuntamiento que parte de esa superficie sea de uso edificable (manzana de 500x300).*

### **Respuesta 09**

Se estima parcialmente.

Se ha revisado la medición del área incluida en la zona ZRP-AG1 (tabla de superficies del apartado 3.5 de la Memoria Justificativa del Plan Especial).

Esta área no está dentro del ámbito del Sector. El Plan Especial permite la recalificación de estos terrenos a efectos de regulación de usos, manteniendo la estructura de la propiedad y la funcionalidad actual. Su función es de conector biológico de la infraestructura verde con la Marjal dels Moros.

En la actualidad toda la zona está dedicada al uso agrícola de manera activa, por lo que se considera que el modelo más eficiente de gestión es que siga siendo conservado y explotado por los actuales propietarios, sin más merma en sus derechos futuros que los de reclasificación de suelo, que, además está, condicionado por ser zona de riesgo geomorfológico, por lo que tampoco podría ser objeto de edificación.

No es posible asignar usos edificables en esta zona, por estar afectada por riesgo geomorfológico del PATRICOVA (Informe del Servicio de Ordenación del Territorio de la DG de Política Territorial y Paisaje de fecha 28/10/2019).

### **Alegación 10**

*Subsanación de aquellos extremos del planeamiento que pueden interferir en la posterior elaboración/aprobación del proyecto de urbanización, y que deben ser necesaria corrección/previsión.*

a) *Completar información respecta a la topografía, identificación de infraestructuras afectadas (especialmente redes de transporte eléctrico y gasoducto Barcelona-Bilbao-Valencia), inventario de bienes afectados...*

b) *Secciones viarias en algunos casos presentan anchos inferiores a los exigidos reglamentariamente, ya sea con globalidad (p.ej. SCV-7, 10, 11 y 12 < 24 m pese a ser de doble sentido), o parcialidad (p.ej. anchos de carriles inferiores a 4m).*

c) *Se plantean calles en "cul de sac", sin aclarar la solución de cambio de sentido de los vehículos que puedan acometer a las mismas.*

d) *No se cumpliría la reserva de plazas de aparcamiento públicas.*

e) *Corroborar que la dotación de árboles cumple con lo establecido en el art 36.2.c) LOTUP, normativa de accesibilidad y calidades de BBGG, y que debe conseguirse con una implantación coherente (marcos de plantación, interdistancias de alineaciones y coordinación con alumbrado y mobiliario urbano, ...).*

f) *No se aprecia definición de rasantes, salvo algunas indicaciones respecto del "acceso ESTE II", en el que se indica que las conexiones son a tres niveles (-6m, 0 y +6m) si bien entendemos se refiere a*

cotas relativas, y para indicar que existe un paso inferior, uno a nivel y otro superior, por lo que no pueden apreciarse las afecciones reales de la implantación con el territorio a nivel de rasantes, con los elementos a mantener.

g) En las secciones viarias no se definen las pendientes transversales, rigolas, ni calidades materiales de los pavimentos

h) No existe planimetría de tráfico por lo que, exceptuando lo ya indicado a nivel general (accesos), no puede emitirse pronunciamiento respecto de sus implicaciones (señalización, cartelería, itinerarios y pasos peatonales, ciclistas, ...). Además del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que sí menciona, existe y está vigente el Plan de Viales No Motorizados del término municipal, y que establece p.ej. la necesaria implantación de señalización horizontal y vertical específica para los carriles bici. Sería preciso asimismo definir los itinerarios ciclopeatonales: secciones viarias, obras a acometer, señalización, obra civil de los pasos que se pretenden materializar (cruces con V-23, acceso ferroviario y ecoducto CV-309), etc., entendiendo por parte de estos SSTMM que forman parte también de las obras de conexión e integración del sector, y por lo tanto de ejecución en 1ª fase.

i) No existe planimetría de ninguna de las infraestructuras de suministro (agua, residuales, pluviales, electricidad, ...) ni tampoco de las reposiciones de las infraestructuras existentes (tendidos eléctricos, telecomunicaciones, acequias, riego por goteo, ...)

j) Disconformidades con la normativa de aplicación, para el caso del suministro eléctrico, en tanto que se estaría electrificando únicamente con tensión de 20KV las parcelas, y para una previsión de 40W/m<sup>2</sup>, en contra de las determinaciones del REBT, si bien en otras partes del documento dicen que sí se cumple con el mismo.

k) No se aporta planimetría de jardinería, red de riego y mobiliario urbano, por lo que respecto de la dotación/calidad de dichos elementos no puede realizarse apreciaciones en relación a las BBGG. En el EATE indica que "En las proximidades de algunas casas de campo y motores hay algunos árboles de buen porte, que en lo posible serán respetados e integrados en las zonas verdes y viales", si bien el Plan Especial no los identifica en planimetría ni se aprecia su integración.

l) No se analiza la recogida de los residuos sólidos urbanos que se puedan generar ni el sistema de recogida a implantar, al respecto del cuál se le indica que, conforme al Decreto 55/2019, de 5 de abril, del Consell, por el que se aprueba la revisión del Plan integral de residuos de la Comunitat Valenciana, en su art 26. Centros de Transferencia de Residuos Industriales, se indica "Se establece la obligatoriedad de que los polígonos industriales cuenten con, al menos, un centro de transferencia de residuos, peligrosos y no peligrosos, con capacidad suficiente para dar servicio a los residuos que sean producidos en las industrias del polígono[...] A tal efecto, en el planeamiento urbanístico de nuevas zonas industriales o que prevea la ordenación de sectores de suelo urbanizable de uso predominante industrial se deberá prever la existencia de una o varias parcelas cuya calificación urbanística permita albergar, al menos, una infraestructura de transferencia de residuos industriales, peligrosos y no peligrosos. [...] En todo caso, la ubicación de estas instalaciones se considerará compatible con el uso industrial".

m) Con respecto al alumbrado público viene reflejado en secciones viarias y varias indicaciones en memoria que estarían en sintonía con los requerimientos a los que se dirige el diseño municipal de esta instalación, no pudiéndose realizar mayores apreciaciones salvo que las previsiones de alimentación en baja tensión deben contemplarse sin la necesidad de instalaciones en media tensión a 20Kv tal y como se desprende de la previsión de electrificación del ámbito.

n) Que el documento no analiza la ley 14/2018, de 5 de junio, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana, apreciándose la falta de un análisis previo de todas las dotaciones e infraestructuras que, de implantarse, permiten adquirir el mayor grado de calidad y clasificación (área industrial avanzada) y que, en algunos casos, requieren ser contemplados ya en fase de planeamiento y/o someterse a consulta de los suministradores de dichos servicios (entre otras p.ej. redes de telecomunicaciones de banda ancha; gas natural canalizado; aparcamientos de camiones públicos; accesos, viales y zonas de estacionamiento, acondicionadas para el tránsito de megacamiones; infraestructura para abastecimiento a vehículos eléctricos, ...). En otros supuestos, como la previsión de transporte público de autobuses, debiera ser consensuada con la prestataria de dichos servicios dado que, en caso de no estimarse, no se cumpliría el Plan de Movilidad presentado.

o) Respecto de otros servicios recogidos en el a ley 14/2018, como p.ej. servicio de salud o asistencia sanitaria, instalaciones para la práctica deportiva, servicio de correos o paquetería, oficinas bancarias,

escuela o centro de educación, ... se recogen únicamente de forma somera en el Informe de Perspectiva de Género que; “Se han previsto en el Plan espacios específicos para albergar usos de servicios urbanos, de manera que en ellos se puedan implantar los equipamientos de uso diario destinados a facilitar la convivencia y las rutinas de todos los segmentos de población que concurren en el sector”, y en tanto que no se especifica ni qué, ni dónde ni cómo se les pretende dar cabida quedarían pendientes de una mayor definición, y más atendiendo a que, exceptuando el PQI-1 que, no se ha determinado su uso, se ubica en la esquina suroeste del sector, con una accesibilidad limitada y con una previsión de ejecución en la 5ª fase, al resto de equipamientos se le ha previsto otros usos (depuradora y subestación eléctrica, en fase 1ª). De igual forma los usos privativos (p.ej. entidades financieras como bancos) difícilmente casan con la parcela mínima fijada en el documento presentado ya que es de 6.000 m<sup>2</sup>.

p) No se acredita la disponibilidad de recursos hídricos, suministro eléctrico (no presenta informes/convenios de compañías que garanticen la consecución de la condición de solar), ni autorizaciones de vertido residual/pluvial. Respecto de los primeros, conforme al art 53 LOTUP es preceptivo realizar consulta a las compañías suministradoras (trámite que debe haberse iniciado con la participación pública comunicada en N-RE 11.978), y las determinaciones que de estos convenios/concesiones dimanen pueden afectar a las previsiones actualmente grafadas para la implantación de dicho servicio. Esta indefinición también se observa en cuanto a las segundas, y en función de los requisitos que se establezcan para efectuar las infiltraciones (p.ej. SUDS, infiltración del agua terciaria...), retenciones (p.ej. disposición de “balsas de decantación y otras trampas de sedimentos”, de tanques de tormenta “en zonas verdes”,...), etc., a resultas de las consultas/autorizaciones, en tanto que la delimitación de dichos espacios puede interferir con la ordenación planteada, y más cuando la solución que actualmente se plantea sólo se recoge a nivel descriptivo (sin mayores estudios) e implica la redirección de todas las residuales y pluviales no infiltradas, a la esquina Noreste de la actuación donde ubicar una nueva depuradora (en PQI-2), de la que tampoco se determina entidad gestora.

q) En cuanto a la programación se propone el desarrollo en 6 fases, con el inconveniente de que el eje primario PCV paralelo a CV-309 y conectado al acceso más al Sur de PS-1, no se encontraría finalizado hasta la AIU-4, cargando todo el tráfico hasta en tanto en las conexiones Norte, e incrementando (posiblemente saturando) el tráfico de las CV-309 y V-23. Como se ha indicado anteriormente, se considera que la red primaria viaria, al igual que sus enlaces con las infraestructuras principales (AP-7, V-21, ...) y conexiones ciclopeatonales, en tanto que obras de conexión e integración, ya sean las ahora proyectadas o las que resulten de la instrucción del expediente, deben priorizarse a la fase 1ª en la programación, al igual que debiera hacerse para las redes (infraestructuras) generales que dotan al parque de sus servicios (p.ej. depuradora, subestación, alumbrados, etc.) y atendiendo a su estrecha vinculación al propio desarrollo de las actividades en las parcelas, y necesarias para que adquieran la condición de solar, conforme al art. 177 LOTUP.

r) El Estudio de Viabilidad Económica, recoge la estimación de costes del futuro mantenimiento de las instalaciones implantadas (limpieza de viario, alumbrado, zonas verdes, ...) respecto de los ingresos previsibles (IBIs, tasas, ...) y no en el coste de ejecución de la urbanización.

### **Respuesta 10**

a) Se estima.

Se han incluido todas las afecciones a líneas eléctricas y gaseoductos, con la información actualizada que en fase de participación pública han proporcionado las compañías.

b) Se estima parcialmente.

Los viales SCV-7, SCV-10, SCV-11 y SCV-12 pasan a ser de sentido único, por lo que cumplen con las determinaciones del Anexo IV de la LOTUP.

Respecto a los anchos de carriles menores de 4 m, el proyecto de urbanización podrá establecer otra distribución en los anchos de los elementos de la sección viaria.

c) Se desestima.

Esos viales darán acceso a la Estación Intermodal cuando se ejecute. Mientras tanto, no serán utilizados.



- d) En base al Anexo IV, apartado III, subapartado 6.3 de la LOTUP, se va a solicitar el informe favorable de la conselleria competente en materia de industria respecto a la reducción de aparcamiento para el uso dominante logístico.
- e) Se desestima.  
Este detalle será tenido en cuenta en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial.
- f) Se desestima.  
Este detalle será tenido en cuenta en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial.
- g) Se desestima.  
Este detalle será tenido en cuenta en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial.
- h) Se desestima.  
Este detalle será tenido en cuenta en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial.  
Se tendrá en cuenta el Plan de Viales no motorizados de Sagunt en lo referente a la conexión con la red interior de itinerarios ciclopeatonales del Área Logística.
- i) Se desestima.  
Este detalle será tenido en cuenta en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial.
- j) Se estima.  
Se ha modificado todo lo que estaba en contra del REBT.
- k) Se desestima.  
Este detalle será tenido en cuenta en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial.
- l) Se estima parcialmente.  
El análisis de la recogida de los residuos sólidos urbanos y el sistema de recogida a implantar será objeto de estudio en los proyectos de urbanización que se desarrollen posteriormente.  
Existe suelo dotacional suficiente para la implantación un centro de transferencia de residuos industriales. Se ha incluido en la Memoria Justificativa del Plan Especial (apartado 3.10. a)) que dicha instalación pueda ser implantada en la parcela SQI-3, al oeste del sector, y junto a la futura EDAR y la subestación eléctrica.  
Se ha incluido en la ficha de Planeamiento, “Reservas dotacionales”, que en la parcela SQI-3, destinada a equipamientos de infraestructuras, se deberá ubicar un centro de transferencia de residuos con capacidad suficiente para dar servicio a los residuos producidos en el sector.  
Se ha incluido en la ficha de Gestión “Condiciones de gestión de infraestructuras”, un apartado de Gestión de residuos.
- m) Se desestima.  
Este detalle será tenido en cuenta en los proyectos de urbanización que desarrollen el plan especial.
- n) Se estima.  
Se ha analizado la ley 14/2018, de 5 de junio, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana. El Área Logística de Sagunt, no es un área industrial al

uso. La demanda de uso logístico requiere de grandes superficies de manzana. La ordenación del sector ha considerado viales de anchura suficiente para albergar zonas verdes y de esparcimiento en la zona central de los mismos.

En las Ordenanzas se incluyen condiciones de ocupación de la parcela, de superficies mínimas permeables y ajardinadas en el interior de las parcelas.

El Plan de Movilidad se ha modificado con la previsión de la puesta en servicio de un autobús lanzadera en el interior del Área Logística de Sagunt.

o) Se desestima.

Los usos a implantar en las áreas destinadas a equipamiento se dejan en manos del Ayuntamiento de Sagunto. Solamente se les asigna uso a las parcelas donde deben ubicarse los servicios al Área (EDAR, subestación, centro de transferencia de residuos...).

La propuesta en el Informe de Perspectiva de Género es que la entidad pública gestora reserve una parte del suelo terciario a pequeños equipamientos y servicios, y pueda liberarse de esas reservas si no se requieren.

p) Se desestima.

Se ha realizado consulta a las compañías suministradoras tal y como exige la LOTUP durante el trámite de participación pública.

Hay disponibilidad de recursos hídricos, tal y como indica la Confederación Hidrográfica del Júcar en su informe (derechos de agua inscritos en el Registro de Aguas a favor del Ayuntamiento de Sagunto para el abastecimiento de su población y reserva de recursos desalinizados de la instalación de Sagunto).

La autorización de vertido residual/pluvial se solicitará en fases posteriores. El objetivo de la EDAR destinada a depurar las aguas residuales y pluviales tanto del Área Logística de Sagunt como de Parc Sagunt I, es conseguir el vertido cero. No obstante, en el proyecto constructivo que desarrolle la EDAR se tramitará la solicitud de vertido.

En la ficha de planeamiento y gestión, se ha incluido la entidad gestora de la EDAR.

q) Se desestima.

El vial paralelo a la CV-309 (PCV) se ejecuta en la primera fase. Se ha aclarado en los documentos del plan especial.

La función de este vial estructurante es evitar que los vehículos que se dirijan al Área Logística de Sagunt, circulen por la CV-309 más allá de lo necesario. Lo previsto en la VP del Plan Especial que salió a información pública era el uso del enlace Este 1 desde el primer momento como acceso al Área Logística, por lo que hacía necesaria la ejecución de este vial desde la fase 1 y no en fases posteriores. Se ha establecido una programación para las infraestructuras de conexión.

r) Se desestima.

El Estudio de Viabilidad Económica, recoge la estimación de costes del futuro mantenimiento de las instalaciones implantadas (limpieza de viario, alumbrado, zonas verdes, ...) respecto de los ingresos previsibles (IBIs, tasas, ...) y no en el coste de ejecución de la urbanización, porque serán costes en el momento de puesta en servicio de las distintas unidades de ejecución, y no durante la construcción.

### 9.1.29. A29 AJUNTAMENT DE PUÇOL

El informe de fecha 18 de mayo de 2021 (recibido el 21/05/2021) recoge las alegaciones formuladas por sus Servicios Técnicos Municipales, que son las siguientes:

#### Alegación 01

*Sobre la mejora de la conexión desde Puçol a la carretera CV-309 y Autovía V-21 Valencia Norte, se alega que:*

- *El enlace se desarrolla sobre un área inundable según el PATRICOVA, de nivel 3 por lo que podría incrementar este riesgo y afectar directamente a la zona Norte de Puçol donde se pierde el cauce del barranco del Vallet y se desagua por escorrentía natural a través de campos e infraestructuras hidráulicas.*
- *Se interrumpen los caminos que unen Puçol con el término de Sagunto, tanto el Camí Fondo, que enlaza en la actualidad con la CV-309, y el camino agrícola situado al norte del colegio Caxton*
- *Queda afectada la salida desde Puçol a la V-21*

### **Respuesta 01**

El nivel de detalle del diseño presentado se corresponde con un Estudio Previo, cuyo objetivo es, ante todo, fijar unas reservas de suelo a nivel urbanístico, que permitan, en un tiempo razonable de tiempo, poder desarrollar el diseño de la actuación, mediante un Proyecto Básico y de Construcción. Dado que, en la fase de Proyecto Básico, es cuando se recogen los datos del territorio de una manera específica, con topografía a resolución mínima 1/1.000, inventario de campo, etc, será cuando se analicen y consideren los aspectos manifestados por este Ayuntamiento.

### **Alegación 02**

*Sobre el ramal de conexión entre Puçol y la carretera CV-309, a ejecutar en caso de que se construya la Circunvalación Exterior por el Ministerio, se alega que:*

- *No permite la salida a la V-21 en dirección Norte y, por tanto, ni el acceso a Sagunto desde este punto ni a la A-7 (By-pass). Además, se condiciona su ejecución a la de la Circunvalación Exterior. Mientras esta vía no se ejecute, se mantiene el acceso actual a la CV-309, y el enlace Sur a Puçol se quedaría como está, incrementándose su colapso actual por el aumento de tráfico en la V-21 ya que quedaría como un “cuello de botella”. La ejecución de este acceso bien sea el que se plantea en el Plan Especial u otro alternativo, debe ser independiente de la ejecución de la Circunvalación Exterior para garantizar el correcto acceso.*
- *El trazado propuesto se realiza en talud para alcanzar la cota necesaria para pasar sobre la V-21 situándose a menos de 300 m de las viviendas situadas al Este de la población, en la calle La Plana, y a una altura superior a éstas. Queda afectada la salida desde Puçol a la V-21.*
- *En este trazado tampoco se ha tenido en cuenta la afección sobre el Camí la Mar (vía pecuaria) y la pasarela peatonal construida sobre la V-21 que se ha convertido en una conexión con la playa fundamental para la población. Tampoco se ha tenido en cuenta en este trazado la previsión del AVE a su paso por Puçol a no ser que se haya modificado su trazado y no se nos haya comunicado*

### **Respuesta 02**

El ramal de conexión de Puçol con la CV-309 se ha condicionado a fases posteriores. No se considera imprescindible para el desarrollo del sector, ni se imputa como carga urbanística. Es una actuación de mejora de la conectividad en la zona. En el Plan Especial se ha representado la reserva viaria necesaria para la ejecución del mismo.

Este ramal permitirá la conexión directa en el itinerario entre la zona industrial de Puçol, ubicada al noreste del casco urbano y la CV-309. La salida hacia el Norte se seguiría realizando por donde se hace actualmente, desde el ramal de conexión desde la V-23 en el extremo norte del núcleo urbano. A Sagunto se accedería, bien por esta conexión con la V-23, bien utilizando el nuevo ramal, a través de la CV-309 y del Puerto de Sagunto.

El proyecto básico que desarrolle esta actuación en fases posteriores, tendrá en cuenta tanto la presencia de la vía pecuaria, como en su caso la modificación o ampliación, si fuera necesario, de la actual pasarela peatonal, así como el trazado definitivo de la LAV Valencia-Castellón, la cual ya ha informado ADIF que se encuentra en nueva redacción al haber caducado la DIA del proyecto anterior.

### **Alegación 03**

*En el estudio de tráfico, se observa que solo se considera el aumento de tráfico que va a suponer la puesta en servicio del Sector Logístico, sin tener en cuenta que, posiblemente, este Sector suponga un polo de atracción de actividades industriales, terciarias, comerciales y residenciales en las poblaciones cercanas que, supondrán asimismo, un aumento notable de tráfico. Y, además, en el caso de la V-21, hay un comportamiento estacional del tráfico por la cantidad de segundas residencias en los núcleos de playa que inciden, en concreto, en el acceso a Puçol formando retenciones que, en ocasiones llegan a El Puig.*

*Se solicita que se estudie con más detalle los accesos desde Puçol y la incidencia de los accesos a Parc Sagunt en los accesos a Puçol y que se proyecten y garantice su ejecución, de manera que en vez de crear nuevas infraestructuras que fracturen todavía más el territorio, se actúe sobre las existentes, aumentando su capacidad y mejorando la accesibilidad al municipio y que se garantice los accesos a Puçol tanto desde Valencia como desde el Norte, y la conexión de Puçol con la V-21 en sentido Norte para completar la salida hacia Valencia y se evite el colapso del acceso desde Valencia.*

### **Respuesta 03**

Se desestima.

Se ha realizado el estudio de tráfico considerando las afecciones que el desarrollo del Área Logística producirá en la red de carreteras existente y prevista. Los desarrollos urbanísticos que puedan originarse a partir del desarrollo del Área Logística necesitarán su propio estudio de tráfico que analice su afección en la red de carreteras.

### **Alegación 04**

*Se debe ampliar el Estudio Hidrológico, Climatológico y de Drenaje para incluir los nuevos accesos propuestos en el término municipal de Puçol puesto que, como se ha comentado, se actúa sobre una zona clasificada con grado de inundabilidad de Nivel 3 en el PATRICOVA y el resto de enlaces suponen modificaciones en la orografía del término municipal que se caracteriza, por su poco desnivel natural y su poca cota sobre el nivel del mar.*

### **Respuesta 04**

Se desestima.

En los proyectos que desarrollen las soluciones planteadas para los accesos viarios, se estudiará la afección a zonas inundables, se diseñará el drenaje, así como las medidas correctoras necesarias.

### **Alegación 05**

*En cuanto a transporte ferroviario, como consecuencia de los efectos negativos derivados de la intensificación del tráfico ferroviario por las infraestructuras actuales (principalmente, contaminación acústica y riesgo de accidentes), y puesto que el trazado de la línea de fcc de ancho ibérico discurre por el interior del casco urbano de Puçol, se considera oportuno reiterar nuevamente que por parte de la administración competente se estudie la conveniencia de realizar una variante exterior al mismo, aprovechando la plataforma de la futura línea de alta velocidad, alejada de zonas densamente habitadas. No se estudia la cantidad de unidades ferroviarias que circularán.*

### **Respuesta 05**

Se desestima.

Las actuaciones en la Red Ferroviaria de Interés General como las solicitadas, no son competencia ni de este Plan Especial ni de su Órgano Promotor, la Generalitat Valenciana, por lo que se toma en consideración a los efectos de este Plan. En cuanto al número de unidades ferroviarias, del mismo modo nos remitimos a todos los estudios técnicos realizados por la administración competente en relación con el Corredor Mediterráneo.

### **Alegación 06**

*Debería realizarse un estudio de las afecciones que se producirán como consecuencia del incremento del tráfico rodado y ferroviario (contaminación acústica y atmosférica) a su paso por el municipio de Puçol*

*así como también por las nuevas infraestructuras a implantar. No obstante, y según determina la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica en el ámbito de la Comunidad Valenciana, dado que se trata de nuevas infraestructuras de transporte, previo el estudio correspondiente técnicamente justificado, se adoptarán las medidas encaminadas a cumplir los objetivos de calidad establecidos, debiendo para ello hacer uso de la mejor tecnología disponible de protección contra ruidos y vibraciones. En el caso del tráfico ferroviario, salvo que se opte por la variante anteriormente propuesta, dado que se atraviesan zonas urbanas residenciales, habrán de estudiarse medidas de atenuación del ruido producido que en su caso sean necesarias.*

### **Respuesta 07**

Se desestima.

Se ha realizado un estudio acústico en el ámbito del Área Logística de Sagunt. Los proyectos de las infraestructuras necesarias para su desarrollo llevarán asociados un estudio acústico y de afecciones que permita definir la necesidad de actuaciones correctoras en materia de ruido o vibraciones, pero no en el ámbito de desarrollo de este Plan Especial.

### **Alegación 08**

*En cuanto a los accesos viarios, la conexión prevista entre la CV-300-7 y la CV-309, a pesar de no considerarse como un corredor de acceso principal, puede implicar un aumento del tráfico de vehículos pesados por el casco urbano de Puçol, para lo cual debe ampliarse el alcance de los estudios de movilidad, de calidad del aire y acústicos correspondientes.*

*Esta conexión directa del núcleo urbano de Puçol con la carretera CV-309 planificada mediante la ejecución de un acceso por vía colectora y ramal directo de salida hacia Parc Sagunt, con la que se mejorará la accesibilidad hacia Sagunto por la CV-309, creando un ramal en bucle prolongación del existente de salida desde Puçol hacia Valencia por la V-23/V-21, que tras pasar sobre el ferrocarril València-Sagunto se bifurca hacia la derecha para cruzar bajo su traza y en paralelo con el Camí Fondo unirse a la traza actual de la CV-309 en su intersección con el mismo, y que permitirá el enlace del itinerario entre la zona industrial de Puçol ubicada al noreste del casco urbano, que en la actualidad tiene sus accesos limitados, ya que la CV-309 solo permite su conexión con la autovía V-21 desde València; y puesto que va a ubicarse en zona del TM de Puçol con riesgo de inundación de conformidad con el PATRICOVA, deberá incluirse su incidencia específica en el Estudio de inundabilidad requerido del correspondiente proyecto de trazado de la infraestructura citada así como prever cambios en la redelimitación de zonas con riesgo de inundación con motivo de la ejecución del enlace previsto en su ámbito de afección.*

*Asimismo, esta conexión producirá un impacto paisajístico por la mayor intrusión visual de todo el conjunto final de infraestructuras viarias (preexistentes y propuestas) que deberá considerarse en detalle.*

### **Respuesta 08**

Se desestima.

La conexión prevista se ha condicionado a fases posteriores. No se considera imprescindible para el desarrollo del sector, ni se imputa como carga urbanística. Es una actuación de mejora de la conectividad en la zona. En el Plan Especial se ha representado la reserva viaria necesaria para la ejecución de la misma.

Esta actuación tiene como objetivo mejorar la salida desde el casco urbano de Puçol hacia Sagunto y Parc Sagunt por la carretera CV-309 que hoy no es posible, si no es por el Camí Fondo y de nuevo por la V-21 hacia Parc Sagunt. Por tanto, no se ha considerado como un corredor para tráfico pesado.

El desarrollo de esta actuación supondría redactar el Proyecto Básico o Proyecto de Trazado, según sea la Administración Promotora, donde se podrá estudiar con todo detalle todos los aspectos manifestados en la alegación.

### **Alegación 09**

*En relación a las afecciones a la hidrología superficial y subterránea y a la calidad de las aguas continentales, y atendiendo a la situación geográfica y orografía del término municipal de Puçol, una de las desembocaduras naturales al mar de las aguas pluviales, la denominada "Gola de L'Estany", se*

*encuentra localizada al norte de la zona litoral, lindante con el TM Sagunto y en comunicación directa con el humedal “La Marjal dels Moros”. (...) En numerosas ocasiones, se ha reclamado que se disponga un cordón o espigón que rompa la energía de las olas y retenga el transporte de las gravas, como defensa frente al taponamiento por arrastre de los sedimentos costeros.*

*Por tanto, deberán tenerse en cuenta los incrementos de los caudales de agua pluvial a desaguar en los puntos receptores ya existentes (y en su caso, la ubicación de nuevos), procedentes del drenaje de las nuevas infraestructuras y zonas logística e industrial urbanizadas, y su afección aguas abajo en cantidad y calidad de las mismas en la playa de Puçol y su núcleo residencial adyacente, con riesgo de inundación de nuevas zonas por las interferencias en la escorrentía y concentración de pluviales.*

### **Respuesta 09**

Las actuaciones del Plan Especial no prevén nuevos puntos de vertido de aguas pluviales más allá de los ya determinados con las obras de Parc Sagunt I, y el sistema de drenaje se integrará en el existente, que ya está dimensionado para la recogida de aguas pluviales del Área Logística de Sagunt.

En el Plan Especial se prevé la ejecución de una EDAR que servirá para la depuración de las aguas residuales y pluviales del Área Logística de Sagunt y de Parc Sagunt I.

Por otra parte, está fuera del alcance del Plan Especial determinar actuaciones en la franja litoral, ya en su momento tratadas con el desarrollo de Parc Sagunt I.

### **Alegación 10**

*Se informa de que existe en el T.M. de Puçol un itinerario turístico denominado “Ruta del Agua” para la puesta en valor de la red de azarbes y acequias que discurren por el mismo, y que son espacios de conectividad ecológica y funcional. Dicha infraestructura hidráulica pertenece a la SAT l’Horta y trasegan las aguas pluviales del municipio hasta su vertido al mar por las dos desembocaduras existentes (Gola del Camí La Mar y Gola de l’Estany) además de posibles excedentes de agua de riego procedentes de los canales de la Real Acequia de Moncada.*

### **Respuesta 10**

Por una parte, y en el espacio que han permitido las reservas de suelo de las infraestructuras ferroviarias, se ha dejado como zonas verdes o zonas de protección agrícola todo el límite Oeste y Suroeste del ámbito del Plan, incluyendo todo el límite con el término municipal de Puçol, de manera que se entiende que quedará garantizada esa integración paisajística y funcional.

El proyecto de urbanización deberá tener en cuenta la integración de esas redes de riego, en lo que respecta a la funcionalidad del transporte del agua y del drenaje, de modo que se creen itinerarios funcionalmente equivalentes a través de las zonas verdes interiores y exteriores de la ordenación.

### **Alegación 11**

*Lo que sí que afectaría, si finalmente se ejecutara, sería la variante de la carretera CV-309, desdoblada que discudiese encajada entre dicha circunvalación y el trazado de la nueva plataforma LAV Valencia-Castellón, creando un nuevo enlace algo más al norte de la salida hacia Puzol de la autovía V-21, en el denominado “Ramal conexión V-21/Circunvalación Exterior” (plano 09, del documento “06\_Estudio de Accesos Viarios”, identificada en plano como “actuación RIGE con circunvalación exterior MFOM – propuesta mejora enlace Puçol”), ya que resultaría necesario modificar algún tramo de la instalación de alumbrado público de la vereda del Camí La Mar y la pasarela sobre la V-21.*

### **Respuesta 11**

En el desarrollo de los proyectos necesarios en fases posteriores, se tendrán en cuenta las afecciones a servicios existentes.

#### **9.1.30. A30 PARC SAGUNT, S.A.**

El informe de fecha 13 de mayo de 2021 (recibido el 14/05/2021) recoge las alegaciones formuladas, que son las siguientes:

## **SOBRE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS: MOTORIZADAS Y NO MOTORIZADAS**

### **Alegación 01**

*Parque Empresarial de Sagunto, S.L como agente urbanizador del ámbito de la nueva actuación consideró en su estudio de viabilidad económica del proyecto como infraestructuras básicas que son imprescindibles para la correcta funcionalidad del Sector y que, por tanto, deben formar parte de la red primaria de la versión preliminar del Plan Especial adscrita al sector, PCV, las siguientes:*

- *la remodelación del Acceso Este 1, Acceso Este 2 en concreto la Fase I, ejecución de acceso provisional desde la glorieta actualmente en ejecución en el Pk. 4+020,*
- *y el Acceso Norte 1 que conectará con la V-23, A-23 y A-7.*

*No obstante lo anterior, la versión preliminar del Plan Especial propone una sobrecarga de infraestructuras que hacen inviable el desarrollo urbanístico del sector, y cuya repercusión sobre el aprovechamiento urbanístico resultante produciría un sobre coste que dificultaría la venta posterior del suelo industrial a precios medianamente competitivos.*

### **Respuesta 01**

Se estima parcialmente.

De las actuaciones incluidas en la alegación, cabe indicar:

- Actuaciones 1 (Ramal de conexión de Puçol a CV-309) y 5 (mejora de la conexión de la CV-309 con la V-21). Se consideran actuaciones no imprescindibles para el desarrollo del sector, por lo que se considera su ejecución a largo plazo y no se han asignado al agente urbanizador.
- Actuaciones 2, 3 y 4: Se consideran actuaciones a largo plazo. Estarían condicionadas a la ejecución, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de las actuaciones contenidas en el Estudio Informativo EI.4-V-33 "Circunvalación Exterior de Valencia". Se considera que podrían mejorar sustancialmente los accesos al Área Logística de Sagunto, pero no han sido asignadas a ejecutar por el agente urbanizador.
- Actuación 7: enlace Este 2. Se trata de un paso superior sobre la CV-309. La alegación indica que este paso superior debería ser asumido por el adjudicatario y/o explotador de la parcela destinada a Estación Intermodal, y no a cargo del sector. Pero debe ser ejecutado en la primera fase de desarrollo del Área Logística de Sagunt. El objetivo de esta estructura es servir de acceso a Parc Sagunt I sin necesidad de pasar por la CV-309, a través del enlace Norte desde la V-23 y el PI Camí a la Mar, además de contribuir a la mejora del tráfico en la rotonda de la V-23 donde finaliza la CV-309. Se considera carga del sector.
- Actuaciones 12 y 13: Son actuaciones previstas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, contenidas en el Estudio Informativo EI.4-V-33 "Circunvalación Exterior de Valencia". No se han cargado al desarrollo del sector.
- Actuación 14 (Conexión desde biela con CV-309): Se consideran actuaciones a largo plazo. Estarían condicionadas a la ejecución, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de las actuaciones contenidas en el Estudio Informativo EI.4-V-33 "Circunvalación Exterior de Valencia". Se considera que podrían mejorar sustancialmente los accesos al Área Logística de Sagunto, pero no han sido asignadas a ejecutar por el agente urbanizador.

### **Alegación 02**

*Se solicita que tanto las infraestructuras no esenciales que pueden aumentar la funcionalidad del sector pero que no son asumibles por el proyecto como las que no aportan funcionalidad a este, se incluyan en el Estudio Económico de Viabilidad y en el de Sostenibilidad del Plan Especial, recogiendo de manera explícita que las mismas deben ser a cargo de la Administración de la Generalitat Valenciana con cargo a su presupuesto y estableciendo un plan de etapas para su ejecución.*

### **Respuesta 02**

Se desestima.

En el Plan Especial se indican cuáles son las cargas del sector a asumir por el agente urbanizador.

Estas actuaciones se han incluido en el Estudio de Viabilidad Económica y en el de Sostenibilidad Económica.

## **SOBRE LOS ESTÁNDARES DE SUELO DOTACIONAL**

### **Alegación 03**

*En relación a las zonas verdes/espacios libres previstas en la versión preliminar del Plan Especial, Parque Empresarial de Sagunto (SL) (PES) propone la consulta de minoración de los estándares de zonas verdes según la LOTUP, reduciendo del 10 al 8% aproximadamente, ya que se considera absolutamente necesaria:*

- *La eliminación de la ZV2, ZV3/EL y ZV4/EL de la Infraestructura Verde del sector, pasando a ser estas dos zonas urbanísticas de calificación únicamente de uso privativo con destino a parque fotovoltaico.*
- *En cuanto a las restantes zonas verdes se permitirá también el uso de parque fotovoltaico, lo cual deberá ser recogido mediante articulado específico en las normas urbanísticas de ordenación pormenorizada [...]*

### **Respuesta 03**

Se desestima.

Es indicación del Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, atendiendo al requerimiento del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, establecer las medidas para garantizar un adecuado tratamiento de los bordes de la actuación y de la transición entre usos y mejorar las condiciones de percepción de la macro área industrial y logística que se conformará. Además, añade “deberá estudiarse la definición de espacios y recorridos en el interior del ámbito del Plan Especial que permitan la conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con los elementos de la infraestructura verde, perimetrales y situados en el exterior del ámbito, propiciando la interconexión ambiental y de recorridos, conforme al artículo 5.2.n) de la LOTUP.”

En el Documento Inicial Estratégico se propuso como Infraestructura Verde la franja destinada a Espacio Libre limítrofe con el PI Camí a la Mar, a la que se ha añadido la franja oeste, junto a la reserva destinada a la LAV, y la zona suroeste libre de edificación, según las exigencias del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. Además, siguiendo las indicaciones de este Servicio y del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, se han definido espacios y recorridos en el interior del ámbito del PE, mejorando la imagen urbana y permitiendo la conexión de los espacios urbanos con los elementos de la infraestructura verde. Por lo tanto, no es posible la eliminación de ZV2, ZV3/EL y ZV4/EL de la Infraestructura Verde del Sector ni ser consideradas de uso privativo con destino a parque fotovoltaico.

La pretensión de incluir en las restantes zonas verdes el uso de parque fotovoltaico, quede descartado igualmente, a la vista del anexo IV de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana, apartado 3.3. Condiciones funcionales y dimensionales de las zonas verdes públicas, en el que se indica que las zonas verdes:

*“c) Solo se destinarán a usos generales y normales que no excluyan ni limiten la utilización pública conforme a su destino, admitiéndose el uso deportivo y pequeñas instalaciones de hostelería y quioscos de una sola planta y de superficie inferior a un 5 por ciento del total. En todo caso, de acuerdo con la legislación de carreteras, la zona de protección de las carreteras no computará como zona verde.”*

Una instalación de generación de energía solar fotovoltaica claramente inviabilizaría el uso como zona verde, entre otras cosas porque lo lógico es que se trate de un recinto vallado, y la propia ocupación de las placas impediría la utilización pública del terreno.

En el Título Séptimo de las Ordenanzas, se recoge lo siguiente:

*“El uso de instalaciones fotovoltaicas, se harán siempre integrados en el diseño interior de la parcela/manzana logística y sus edificaciones y espacios libres internos. No se permitirá la instalación de éstas en las zonas verdes previstas en la ordenación. Por el contrario, se podrán integrar como elementos singulares como pérgolas en la red viaria o aparcamientos en el interior de las parcelas privadas y sólo con el objetivo de cubrir autoconsumos (iluminación, carga local de vehículos, señalética, etc) o servicios propios de la urbanización que estén justificadamente documentados.”*



## **SOBRE LAS NORMAS DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

### **Alegación 04**

*Es importante no limitar alturas más allá de la normativa ya vigente que les sea de aplicación a las nuevas actividades (no es aconsejable limitar a 35 m de manera explícita), ni tampoco establecer ocupaciones máximas fijas para cada una de las parcelas, siendo única preceptivo el cumplimiento de los retiros y retranqueos obligatorios y la edificabilidad planteada para cada uno de los usos compatibles.*

### **Respuesta 04**

Se desestima.

#### Respecto a la limitación de alturas:

El informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje indica que deben limitarse las alturas en el ámbito del Plan más cercano a la A-23 y el ferrocarril, evitando así el posible efecto de apantallamiento desde estos importantes puntos de observación. Por lo tanto, se ha incluido en las Ordenanzas estas limitaciones de altura en ciertas zonas.

En este caso, una altura máxima de 35 m es equivalente a 10 alturas en el modelo residencial, considerándose así en el Estudio de Paisaje y en el resto de documentación. En casos excepcionales, se debería llevar a cabo una tramitación específica de cada caso para poder establecer si es admisible o no el incremento de altura en relación con el impacto visual sobre el medio.

#### Respecto a la ocupación máxima de parcela:

No es posible quitar esta limitación. Uno de los principales impactos del desarrollo del Área Logística de Sagunto es el sellado del suelo. El sector logístico demanda grandes superficies de parcela, pero es necesario garantizar cierta permeabilidad del terreno, consiguiéndose mediante el porcentaje máximo de ocupación y la necesidad de permeabilizar parte de la superficie libre, mediante las medidas indicadas en la normativa y en el Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

### **Alegación 05**

*En relación a la reserva de las plazas de aparcamiento debe primar de nuevo la versatilidad, dejando la posibilidad de minoración de las mismas previa justificación por motivos de actividad. En general se persigue mediante la redacción posterior de los Programas de Actuación Integrada (PPAI) y Proyecto de Urbanización, dotar a Parc Sagunt II de instrumentos de desarrollo para que, en función de las necesidades específicas de cada una de las actividades que pretendan instalarse en dicho parque puedan realizarse mediante Estudios de detalle, reajustes o modificación volúmenes.*

### **Respuesta 05**

En el subapartado 6.3 del Anexo IV de la LOTUP, se indica que “los estándares anteriores podrán minorarse mediante resolución motivada de la Conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de industria, cuando se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados”.

Asimismo, en el subapartado 6.4, sigue diciendo que “a la edificabilidad de otros usos no industriales que pueda existir en el ámbito de actuación, se le aplicarán los estándares exigidos en este anexo a la edificabilidad de cada uso”. No obstante, estamos equiparando el uso logístico al industrial como usos dominantes equivalentes.

Se va a proceder a la solicitud de minoración de estándares de aparcamiento, que justifique la innecesariedad de mantener este estándar, en virtud de los espacios y volúmenes que la actividad logística consume en relación con el número de trabajadores y rotación de vehículos pesados y ligeros en sus instalaciones.

## **SOBRE LA HIDROLOGÍA Y DRENAJE**

### **Alegación 06**

*Se ha considerado en el Estudio hidrológico, climatológico y de drenaje un período de retorno de 10 años, lo cual se considera suficiente, pero deberá ser contrastado con la CHJ como organismo de cuenca.*

### **Respuesta 06**

Se estima.

Los cálculos se centran en el predimensionamiento de las redes de drenaje urbano donde las empresas concesionarias y servicios municipales aplican como periodo de retorno el de 10 años, que es el que usualmente se toma para su dimensionamiento. Posteriormente, cuando se elaboren los proyectos de urbanización, se utilizarán los periodos de retorno más aconsejables según la normativa vigente para el diseño y proyecto de instalaciones y elementos de laminación de avenidas, encauzamientos o drenaje.

### **Alegación 07**

*No se ha considerado que los colectores de pluviales existentes en Parc Sagunt I han sido diseñados y ejecutados considerando toda la cuenca vertiente del nuevo polígono Parc Sagunt II, por lo que es necesario reconfigurar dichas actuaciones.*

*Nuestra propuesta pasa por ubicar tanques de tormenta, fundamentalmente en la zona definida como SUDS del estudio de referencia diseñados para aliviar a los colectores de pluviales de Parc Sagunt II recargando de esta forma la Marjal dels Moros a través de las lagunas ya excavadas y ejecutadas en su zona verde.*

### **Respuesta 07**

Se estima.

Se ha incorporado en el Estudio Hidrológico, Climatológico y de Drenaje la conexión con los colectores de pluviales existentes de Parc Sagunt I en caso de desborde de los depósitos de retención de pluviales. No obstante, en el Estudio se hacen las siguientes propuestas:

- Las primeras aguas de tormenta siempre contendrán una concentración de contaminantes elevada, por lo que es necesario derivarlas al sistema de saneamiento desde los tanques de retención localizados en el Área Logística de Sagunt, antes del cruce de la CV-309, y enviarlas a la futura EDAR.
- Se ha propuesto la recarga del acuífero de la Marjal dels Moros desde la zona oeste del Área Logística, de manera que se consiga reponer, en la manera de lo posible, el comportamiento del ciclo hídrico en sustitución de las tablas de huerta que van a desaparecer por el desarrollo del Área Logística.

## **SOBRE EL ESTUDIO HIDROLÓGICO**

### **Alegación 08**

*Deben incluirse como posibles fuentes para la obtención de recursos hídricos, tanto la desaladora como la reutilización de aguas pluviales, excedentes de riego de los derechos ya existentes de los campos actualmente en producción y la reutilización de aguas residuales, con el objetivo inicial de PES de ejecutar una EDAR en exclusividad para la depuración de sus vertidos.*

### **Respuesta 08**

Se estima.

Se ha añadido en el Estudio de recursos hídricos la reutilización del agua depurada en la EDAR gestionada por Parque Empresarial Sagunto SL. Para disponer de estos recursos se deberá tramitar la correspondiente concesión.

## **SOBRE LOS ESTUDIOS DE VIABILIDAD Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

### **Alegación 09**

*A priori, las previsiones iniciales de PES, pasan por la ejecución de la AUI1 junto con la Salida a nivel de rotonda cv309 (acceso este 2) PK 4 a PES 2, y ACCESO NORTE DESDE Parc Sagunt II - PASO INFERIOR fcc - V23 A23 y A7 norte que formarán la red estructural básica previa para la ejecución del nuevo Parque Empresarial.*

*Por ello, se solicita por considerarlo absolutamente necesario, eliminar el Plan de Etapas propuesto por la versión preliminar, por no ajustarse en absoluto a las necesidades del mercado, a las previsiones de Parque Empresarial de Sagunto S.L. y a los objetivos fijados por Presidencia de la Generalitat Valenciana.*

### **Respuesta 09**

Se desestima.

La red estructural básica a ejecutar desde el inicio es la indicada en el Plan Especial.

El acceso Este 1 es existente y puede utilizarse desde el primer momento ejecutando el vial paralelo a la CV-309. Además, el acceso Este 2, debe ejecutarse también en una primera fase, teniendo en cuenta que contribuirá a reducir el tráfico en la intersección de la CV-309 con la V-23.

La propuesta de actuaciones en la red viaria obedece a necesidades establecidas en el estudio de tráfico elaborado. El diseño de estas actuaciones y su ejecución obedecen a criterios técnicos y de interés general por los efectos que tendrá la actuación sobre el tráfico general de la zona.

## **RESPECTO A LA TERMINOLOGÍA UTILIZADA**

### **Alegación 10**

*La versión preliminar designa inadecuadamente a cada ámbito de desarrollo integral previsto como "AIU". Esta denominación resulta confusa e inadecuada puesto que una "AIU" es una "Agrupación de Interés Urbanístico". Por lo tanto, el término que se debería utilizar es "Actuación Integrada" (AI-X).*

### **Respuesta 10**

Se estima.

Se ha cambiado la denominación de cada ámbito de desarrollo por AI-X (Actuación Integrada)

### **9.1.31. A31 CPTOPM-SUBDIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD**

El informe de fecha 18 de octubre de 2021 recoge las siguientes observaciones:

Se informa favorablemente:

- El establecimiento de la zona de protección de ancho 25,00 m, medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima, en el Plan Especial del Área Logística de Sagunt en tramitación.
- La ejecución de un paso superior sobre la CV-309 en la fase inicial de desarrollo del sector, que evite sobrecargar la CV-309 y su conexión con la V-23.
- La ejecución de ramales de entrada y salida desde la CV-309 hacia el vial SCV-12 en la rotonda prevista junto al PI Camí a la Mar.

## **9.2. ANÁLISIS DE INFORMES. GRUPO B. EMPRESAS SUMINISTRADORAS**

### **9.2.1. B01 ENAGAS TRANSPORTE SAU**

El informe de fecha 20 de abril de 2021 (recibido el 22/04/2021) recoge las alegaciones formuladas, que son las siguientes:

### **Alegación 01**

*Existe afección de la obra proyectada con nuestro gasoducto BVV26", Desd. Tivissa-Paterna 40", Ramal conexión Sagunto y fibra óptica que discurre anexa.*

*ENAGAS tiene autorización de instalaciones por Orden del Ministerio de Industria y Energía para la conducción de gas natural y que, de acuerdo con el RD 1434/2002, de 27 de diciembre, y según el art. 69 punto 4, las afecciones de cualquier tipo de obras por terceros que afecten a la zona de servidumbre de las conducciones de transporte de gas deberán ser solicitadas a las dependencias de Industria y Energía correspondientes.*

### **Respuesta 01**

Se estima.

Dado que la zona Oeste del Sector se ha visto condicionada por las afecciones ferroviarias, se propone que, en la fase de Proyecto de Urbanización, se estudie el desvío de la conducción o conducciones que puedan resultar afectadas por una de estas dos alternativas:

1. Por el propio viario interno del sector, estableciendo las servidumbres oportunas
2. Por el borde oeste del sector, en lo que no afecte a la zona de reserva ferroviaria prevista en los estudios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

### **9.2.2. B02 SAGGAS, S.A. – PLANTA REGASIFICACIÓN DE SAGUNTO**

El informe de fecha 19 de abril de 2021 (recibido el 22/04/2021) recoge las alegaciones formuladas, que son las siguientes:

### **Alegación 01**

*Parte del trazado del gasoducto de su titularidad discurre por el área afectada por el Plan Especial del Área Logística de Sagunto.*

*Por los terrenos que discurre, existe el reconocimiento de un derecho de servidumbre permanente de paso en una franja de cuatro (4) metros de ancho, dos (2) a cada lado del eje.*

### **Respuesta 01**

Se estima.

Comprobados los planos presentados en la alegación, el trazado sigue una poligonal por los bordes Noreste y Este del ámbito del sector, que se corresponde, bien con la zona de reserva de infraestructuras paralela a la margen izquierda de la carretera CV-309 (y en su caso una posible afección ferroviaria en las conexiones previstas por el Estado), bien por las parcelas SQL2, SQL3, y ZV4/EL. Por todo ello, se considera que el trazado del gasoducto, especialmente el tramo entre los vértices VS-37 a VS-42, es totalmente compatible con la ordenación.

En cualquier caso, en los planos de información se ha incorporado el trazado de acuerdo con las coordenadas facilitadas por la empresa de cada uno de sus vértices, a los efectos de salvaguardar la servidumbre de cuatro metros del mismo.

### **Alegación 02**

*En relación a la solicitud de información sobre las necesidades y condiciones técnicas mínimas imprescindibles de los proyectos, obras e instalaciones que deban ejecutarse con cargo a la actuación del Plan Especial del Área Logística de Sagunto, de acuerdo a la información proporcionada, les indicamos:*

*De forma general, todas las afecciones deben realizarse siguiendo el documento adjunto "Normas para la autorización a la propiedad solicitante de cruce y/o paralelismo de conducciones y otros servicios de naturaleza diversa con el gasoducto de  $\varnothing$  30" de SAGGAS en Sagunto (Valencia). Condiciones generales. Rev. 4. Noviembre 2020."*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Se tendrá en cuenta en los proyectos de urbanización que se desarrollen posteriormente.

### 9.2.3. B03 SINDICATO Y JURADO DE RIEGOS DE SAGUNTO

El informe de fecha 22 de abril de 2021 (recibido el 22/04/2021) recoge las alegaciones formuladas, que son las siguientes:

#### Alegación 01

*Muestran su "absoluta conformidad en relación con el apartado referido a la 'Propuesta de origen del agua demandada' que concluye con la proposición de un suministro mixto desde la dotación general de reserva existente para la zona de Sagunto, así como de la propia dotación de reserva de la planta desaladora*

#### Respuesta 01

-

#### Alegación 02

*Se manifiesta que la red de acequias en esta zona actúa ya como azarbes de drenaje, "por lo que deberá tenerse en cuenta los puntos en que esas acequias se intercepten y darles continuidad para una correcta evacuación de las aguas en períodos o momentos de lluvia".*

*Son las acequias conocidas como Torre, Rolls, Creu, Codonyers, Pellers, Malaparà, Canyaret, Povo, Mar, Marjals, Corbello, Cuadrella o Labairent. Todas ellas se verán interceptadas por el área logística y todas ellas, integradas en el sistema de evacuación, recogen aguas pluviales caídas fuera del área del Plan Especial. Desde nuestro punto de vista, son caudales a tener en cuenta para el buen desarrollo del área prevista.*

#### Respuesta 02

Se estima.

La presencia de dicha red de acequias se ha manifestado tanto en el Estudio de Paisaje como en el resto de documentos ambientales que acompañan al Plan Especial. Se considera que, dado que el grado de definición de un Plan Especial no es el suficiente para tratar con detalle la integración de la funcionalidad actual de las acequias con los sistemas de drenaje sostenible, deberán ser los Proyectos de Urbanización los que consideren, tanto la integración funcional como la que corresponda a las condiciones ambientales y paisajísticas, de estas infraestructuras de riego.

### 9.2.4. B04 AIGÜES DE SAGUNT

El informe de fecha 24 de mayo de 2021 (recibido el 25/05/2021) recoge las siguientes observaciones:

#### Alegación 01

*Respecto a los recursos hídricos necesarios para el abastecimiento, informa que las dotaciones de abastecimiento establecidas para Sagunt por el Consorcio de Aguas de Camp de Morvedre, es de 8.655.148 m<sup>3</sup>/año, de los cuales se están utilizando algo más de 6.000.000 de m<sup>3</sup>, por lo que se considera insuficiente, y que de darse nuevos suministros deberá estudiar la repercusión técnico-económica en el servicio.*

#### Respuesta 01

En el Estudio de Recursos Hídricos se indica que la puesta a pleno rendimiento de la Estación Desaladora de Sagunt, permitirá garantizar dicho suministro, no siendo objeto de este Plan Especial consideraciones que alteren las condiciones administrativas y económicas de la actual concesión del servicio municipal de Agua y Alcantarillado.

#### Alegación 02

*Respecto a la definición de redes de agua potable y saneamiento, precisan de una información más detallada sobre las soluciones de evacuación de aguas pluviales y residuales, y calidades de la red agua potable.*

## Respuesta 02

Se desestima.

La definición de soluciones técnicas de las redes de agua, saneamiento y pluviales se definirán en el/los proyecto/s de urbanización, que llevarán su tramitación igualmente de supervisión y aprobación técnica.

### 9.2.5. B05 ENTIDAD METROPOLITANA DE SERVICIOS HIDRÁULICOS (EMSHI)

El informe de fecha 14 de mayo de 2021 (recibido el 17/05/2021) recoge las siguientes observaciones:

#### Alegación 01

*Manifiesta que según la empresa operadora EMIMET, S.A., las actuaciones previstas en el Plan Especial del Area Logística de Sagunto no afectan a instalaciones o infraestructuras de la EMSHI, ni tampoco está previsto aportar caudales desde la red de EMSHI.*

## Respuesta 01

No hay consideraciones.

### 9.2.6. B06 RED ELECTRICA ESPAÑOLA

El informe de fecha 30 de junio de 2021 (recibido el 02/07/2021) recoge las siguientes observaciones:

#### Alegación 01

*Pueden resultar afectadas las siguientes instalaciones propiedad de Red Eléctrica de España:*

- *L/E 400 kV D/C Gausa-Morvedre 1 y 2, desde el apoyo 6 hasta el apoyo 16*
- *L/E 220 kV D/C Sagunto-Vall D'uxo / Morvedre B-Sagunto, desde el apoyo 5 hasta el apoyo 6*
- *L/E 220 kV Sagunto-Vall D'uxo, desde el apoyo 6 hasta el apoyo 7*
- *L/E 220 kV Eliana-Morvedre B, desde el apoyo 9S hasta el apoyo 1B*
- *L/E 220 kV D/C Morvedre B-Sagunto / Eliana-Morvedre B, desde el apoyo 1B hasta el apoyo 9B*
- *L/E 220 kV Morvedre B-Sidmed, desde el apoyo 7B hasta el apoyo 18*

*Les rogamos se tenga en cuenta esta instalación en el proyecto de referencia, considerando que cualquier afección deberá estar conforme al Real Decreto 1955/2000 y al Reglamento sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Líneas Eléctricas de Alta Tensión aprobado en Real Decreto 223/2008, de ahora en adelante RLAT.*

*Cualquier actuación en la zona de influencia de la línea debe garantizar la servidumbre de paso aéreo de energía eléctrica con el alcance que se determina en la Ley 24/2013 de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y el Real Decreto 1955/2000 que, entre otros requisitos, establecen el derecho de paso o acceso para atender al establecimiento, vigilancia, conservación, reparación de la línea eléctrica y corte de arbolado, si fuera necesario.*

## Respuesta 01

Se estima.

Las líneas de 400 Kv y 220 Kv discurren por la zona norte del sector, que está definido en el Plan como Zona Verde EL4 y parcelas SQL-3 y SQL-2.

Sólo podría darse la afección de la línea 220 kV "Morvedre – SIDMED" que alimenta a la subestación de dicha factoría, puesto que atraviesa la parcela SQL-2 y parcialmente la parcela SQL-3.

La ordenación tiene en cuenta en todo caso la posición de las torres de las líneas existentes e integra la servidumbre de dicha línea en el plano I.07 del Plan Especial.

## **Alegación 02**

*Una vez que el proyecto sea definitivo en el entorno de las líneas, les solicitamos que nos envíen información suficiente para comprobar si se producen afecciones a la línea y verificar el cumplimiento de la normativa vigente.*

### **Respuesta 02**

Se realizará el envío de la documentación definitiva.

#### **9.2.7. B07 IBERDROLA**

El informe de fecha 2 de junio de 2021 (recibido el 14/06/2021) recoge las siguientes observaciones, indicando que se recogen las infraestructuras de alimentación exterior necesarias enumerando, en su caso, el número de Subestaciones nuevas o ampliaciones de estas y una estimación de salidas de nuevas líneas desde Subestaciones existentes, dejando para el momento de pormenorización y gestión a través de PAU's o Proyectos de Urbanización el detalle correspondiente y la posible variación del informe en base al actual estado de la red.

## **RESPECTO A LAS SERVIDUMBRES DE LA RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

### **Alegación 01**

#### **Redes de Muy Alta Tensión y Alta Tensión**

*Por el ámbito del Plan Especial discurren líneas de Muy Alta Tensión (220 kV) cuya titularidad corresponde a Red Eléctrica Española quien deberá emitir su correspondiente informe sobre las condiciones de servidumbre, acceso y protección a las mismas.*

*Asimismo, también existen líneas Alta Tensión (66 kV), para las que no se ha considerado las zonas de servidumbre, acceso y protección, siendo posible estudiar su soterramiento si se solicita.*

*En cualquier caso, se tendrá en cuenta que el artículo 162.1 del Real Decreto 1955/2000 establece la obligatoriedad de obtener, para construir en parcelas afectadas por líneas de alta tensión, la autorización por parte de la Administración competente, por lo que se habrá de consultar a la empresa titular, en este caso i-DE Redes Inteligentes S.A.U., previamente a la concesión de licencias e inicio de las obras. También se tendrán en cuenta las limitaciones recogidas en su artículo 162.3.*

### **Respuesta 01**

Se estima.

La ordenación tiene en cuenta en todo caso la posición de líneas eléctricas e integra la servidumbre de dicha línea en el plano I.07 del Plan Especial.

### **Alegación 02**

#### **Redes de Media Tensión y Baja Tensión**

*En el ámbito del Plan Especial, también existen líneas de 20 kV. que habrán de ser soterradas, integrándolas en el diseño urbanístico de la actuación que quede afectada.*

*Los posibles soterramientos de líneas se realizarán una vez definidas las alineaciones y rasantes, discurrendo las mismas por viales públicos, adaptándose al planeamiento, manteniendo a salvo su servidumbre, con una ordenación pormenorizada compatible con la misma, de acuerdo con las indicaciones de la empresa titular, en este caso i-Redes Eléctricas Inteligentes S.A.U.*

*De igual forma, los centros de transformación que existan en el ámbito del Plan Especial y cuya ubicación no resulte compatible con el nuevo planeamiento serán sustituidos por nuevos centros de transformación.*

*Las redes de baja tensión también serán sustituidas, por nuevas redes que atiendan los suministros que de ellas dependan desde los nuevos centros de transformación.*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Los proyectos de urbanización tendrán en cuenta las reposiciones necesarias.

### **Alegación 03**

#### ***Precauciones de trabajos en proximidad de instalaciones eléctricas existentes***

*En todo momento se cumplirá con lo establecido en el RD 1627/1997 (Disposiciones mínimas de Seguridad y Salud en las Obras de Construcción), y en el RD 614/2001 (Disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente a riesgo eléctrico), y contactar con la empresa suministradora.*

#### **Respuesta 03**

Se estima.

En los proyectos de urbanización que se desarrollen se tendrán en cuenta estas precauciones.

### **RESPECTO A LA INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA INTERIOR**

### **Alegación 04**

*Para atender el crecimiento de la demanda eléctrica recogido en el Plan, es necesario prever la construcción de una nueva subestación y su línea de alimentación de 132 kV. La construcción de esta nueva subestación se concretará junto con el desarrollo urbanístico de las Actuaciones Integradas de Urbanización.*

*Dado que su alimentación se realizará desde el sistema de 132 kV. que i-DE Redes Eléctricas Inteligentes S.A.U. tiene previsto realizar en la ST Morvedre, su ubicación estará próxima la Autovía V-23, ya que las líneas del sistema de MAT con las que se anillaría la nueva subestación discurren por el lado próximo a la misma.*

*Asimismo, será necesario el desarrollo y refuerzo de líneas de media tensión desde las subestaciones existentes, para la integración en la red de 20 kV de la nueva subestación y conseguir una garantía y fiabilidad del suministro óptimas.*

*La ubicación y concreción de estas instalaciones se realizará en los proyectos de urbanización debiendo el Agente Urbanizador solicitar el informe técnico económico para la obtención los correspondientes permisos de acceso y conexión.*

#### **Respuesta 04**

Se estima.

En los proyectos de urbanización se tendrán en cuenta los requerimientos.

### **RESPECTO A LA INTERCONEXIÓN CON LOS SISTEMAS EXTERNOS**

### **Alegación 05**

*Para la alimentación de la nueva subestación transformadora y su interconexión son las redes existentes de alta y media tensión, será preciso la ejecución de nuevas líneas cuyos trazados, tienen que ser asumidos en el Plan y en sus correspondientes proyectos de urbanización, aunque parte de ellas discurren fuera de su ámbito.*

#### **Respuesta 05**

Se estima.

En los proyectos de urbanización se tendrán en cuenta los requerimientos.

### **RESPECTO A LAS SUBESTACIONES Y LÍNEAS DE MAT DE TENSIÓN > 132 KV**

### **Alegación 06**

*En relación con las infraestructuras eléctricas de MAT incluidas en el Art. 73 de la Ley 16/2003, de 17 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat que sean declaradas de utilidad pública, se tendrá en consideración según lo establecido en*



los artículos 74 y 75, que los planes y proyectos de construcción de dichas infraestructuras prevalecerán sobre cualquier instrumento de planificación u ordenación territorial o urbanística.

**Respuesta 06**

Se tiene en cuenta.

**9.3. ANÁLISIS DE INFORMES. GRUPO C. OTROS INTERESADOS**

**9.3.1. C01 ACERLORMITTAL ESPAÑA, S.A.**

Las alegaciones presentadas por la empresa en su escrito de fecha 15 de abril de 2021 (recibido el 20/04/2021) son un total de TRES, que se resumen y contestan seguidamente:

**OCUPACIÓN DE INSTALACIONES**

**Alegación 01**

---

*En la documentación del plan (plano 5.4), consta un área de RESERVA FERROVIARIA, que invade la zona noroeste del recinto de la planta de ACERLOR MITTAL. Se solicita aclaración sobre la situación de dicha zona.*

**Respuesta 01**

El grafiado de dicha área recoge la información suministrada por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana, sobre el Estudio Informativo en redacción sobre la mejora de accesos al Puerto de Sagunto desde la línea Zaragoza-Teruel.

Por tanto, en lo que respecta a este Plan Especial, no implica ningún cambio en el régimen actual del suelo, y, por tanto, de la superficie propiedad de la empresa. Será en todo caso Estudio Informativo, el que podrá establecer algún tipo de servidumbre o afección sobre dicha parcela.

**INCREMENTO DE TRÁFICO SOBRE LA ROTONDA DE ENTRADA AL PUERTO DE SAGUNTO**

**Alegación 02**

---

*Se alega que dicha rotonda tiene en la actualidad problemas de acceso, "por la utilización obligada para las más de 1.500 personas que diariamente acceden a las instalaciones de mi representada", y otros usuarios habituales, y se solicita un nuevo acceso desde el Área Logística hacia la autovía V-23*

**Respuesta 02**

Se desestima.

Al prever los enlaces Norte 1, Este 1 y Este 2, así como el vial PCV-B paralelo a la CV-309 y el vial existente en Parc Sagunt I también paralelo a la CV-309, se consigue que la distribución del tráfico por el interior del Área Logística de Sagunt y por Parc Sagunt I se haga por los viales internos, sin necesidad de utilizar la CV-309 como vía distribuidora como se utiliza actualmente en Parc Sagunt I. De esta manera, el tráfico en la rotonda no se incrementará, sino que se verá reducido.

**AFECCIONES A LA EMPRESA POR PROYECTO DE NUEVO ACCESO FERROVIARIO**

**Alegación 03**

---

*Solicita se tengan en cuenta las alegaciones presentadas al proyecto de Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto.*

**Respuesta 03**

Se desestima.

No corresponde a este Plan Especial las condiciones técnicas que se establezcan para el Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto, por lo que no ha lugar a contestar a dicha alegación.

### 9.3.2. C02 ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL CAMP DE MORVEDRE – ASECAM

El informe de fecha 3 de mayo de 2021 (recibido el 04/05/2021) recoge las siguientes observaciones:

#### Alegación 01

*Incremento de tráfico sobre la rotonda de entrada al Puerto de Sagunto, existente en la entrada principal Sur desde la CV-309 a la población del Puerto de Sagunto, de utilización obligada para muchos de los empleados que acceden a Parc Sagunt, y a las industrias de AGC, Arcelor, Pilkington...que la emplean sobre todo para sus trayectos entre el Puerto de Sagunto y zonas costeras del Sur por la CV-309. Calculamos que harán uso de esta rotonda diariamente unos 2500 vehículos utilitarios.*

*Esta glorieta puede representar importantes problemas en horas punta de entrada y salida del trabajo, de producirse un incremento del tráfico absorbido por la misma, lo que impactaría sobre todos sus usuarios en caso de producirse retenciones en este punto, si no se ejecuta un acceso adecuado a la V23 desde la nueva zona logística planeada. Además de todo el tráfico rodado de camiones y furgonetas que deben acceder al núcleo urbano o a la V23 desde la nueva área logística.*

*Sería por tanto conveniente, la inclusión en el proyecto de un acceso desde la nueva Área Logística a la V23, estableciéndose un itinerario alternativo que no obligue a pasar por dicha rotonda al nuevo tráfico previsto que vaya a acceder o salir del área logística, dado que esta glorieta presenta ya actualmente un altísimo nivel de saturación en determinados momentos del día.*

#### Respuesta 01

Se desestima.

Al prever los enlaces Norte 1, Este 1 y Este 2, así como el vial PCV-B paralelo a la CV-309 y el vial existente en Parc Sagunt I también paralelo a la CV-309, se consigue que la distribución del tráfico por el interior del Área Logística de Sagunt y por Parc Sagunt I se haga por los viales internos, sin necesidad de utilizar la CV-309 como vía distribuidora como se utiliza actualmente en Parc Sagunt I. De esta manera, el tráfico en la rotonda no se incrementará, sino que se verá reducido.

### 9.3.3. C03 AUTOS VALLDUXENSE, S.L.

El informe de fecha 4 de mayo de 2021 (recibido el 05/05/2021) recoge las siguientes observaciones:

#### Alegación 01

*Respecto a las propuestas de prolongación decir lo siguiente:*

- *La configuración de las líneas urbanas de Sagunt fue modificada el 13 de abril. Ahora hay tres líneas, la D, que conecta Sagunt con la estación de Renfe y el Port de Sagunt y las líneas circulares C1 y C2, que conectan ambas los núcleos de Sagunt y Port de Sagunt.*
- *La prolongación de cualquiera de estas líneas supondría una penalización grave sobre la estructura de demanda existente en la red, fuertemente caracterizada por las conexiones entre los núcleos principales del municipio, Sagunt y el Port de Sagunt y entre el Port de Sagunt y la estación de Renfe, pues el tiempo de recorrido se incrementaría de forma claramente disuasoria.*
- *Esta distorsión sobre las necesidades de movilidad de la ciudadanía de Sagunt hace del todo insostenibles estas propuestas de prolongación, que deberían ser descartadas.*

#### Respuesta 01

Se estima.

Se ha modificado el Plan de Movilidad, descartándose la prolongación de las líneas urbanas de Sagunt.

#### Alegación 02

*Respecto a la propuesta de modificación del recorrido de la línea metropolitana 115, que conecta Canet, el Port de Sagunt y Sagunt con València, las consecuencias sobre la estructura de demanda existente serían las mismas:*

- *Se genera un incremento de recorrido que no beneficia a las personas usuarias existentes, cuyo objetivo es acceder a la ciudad de València y no a la nueva zona logística.*
- *El incremento de 8 minutos de recorrido propuesto penalizaría estas conexiones actuales, haciendo el servicio menos atractivo con las consecuencias sobre la pérdida de viajeros que ello conllevaría y el riesgo que se produjera un trasvase modal al vehículo privado.*
- *Estas externalidades, no deseadas, deben hacer descartar por completo la alternativa de modificación del recorrido de la línea.*

### **Respuesta 02**

Se estima.

Se han revisado las propuestas del Plan de Movilidad. Este plan estará subordinado a los diferentes Proyectos de Servicio Público de Transporte de Viajeros por Carretera que la Generalitat Valenciana está desarrollando y de las concesiones posteriores, así como a las revisiones necesarias a medida que se vaya desarrollando el sector.

### **Alegación 03**

*Se proponen las siguientes actuaciones:*

- *Crear dos nuevas paradas de autobús, mediante apartaderos en la CV-309 junto a los accesos Este 1 y 2.*
- *Crear, tal y como describe el estudio de movilidad, un servicio lanzadera entre la estación de Renfe de Sagunt y la nueva zona logística.*
- *Creación de un servicio de transporte público de bicicleta.*

### **Respuesta 03**

Se estima.

Se ha modificado el Plan de Movilidad y se han desarrollado estas propuestas en las correspondientes fichas (fichas D, F y G).

#### **9.3.4. C04 ACCIÓN ECOLOGISTA AGRÓ**

El informe de fecha 9 de mayo de 2021 (recibido el 11/05/2021) recoge las siguientes alegaciones:

### **Alegación 01**

*El presente Plan especial del área logística de Sagunto, con otra serie de infraestructuras logísticas complementarias, portuario, ferroviario, y del transporte por carretera, y plantea unas perspectivas de crecimiento económico, que están supeditadas al desarrollo de dichas infraestructuras, algunas de las cuales se encuentran todavía en proceso de planificación y diseño. Además, el plan significa sacrificar un total de 5.568.645 m<sup>2</sup>, en base a unas estimaciones de crecimiento económico y a un escenario futuro asentado en el fenómeno de la globalización, la concentración empresarial y la deslocalización de la producción.*

### **Respuesta 01**

Se desestima.

Cabe recordar que la figura actualmente en tramitación es la de un Plan Especial de Ordenación que se desarrolla sobre un suelo ya reservado para estos usos de acuerdo con el Proyecto de Homologación aprobado, junto al Plan Parcial de Parc Sagunt, en el año 2003. Han pasado 18 años desde el inicio de este primer desarrollo y, por tanto, se considera que la planificación estratégica de estas instalaciones, deben considerar plazos suficientemente amplios en el tiempo.

Por otra parte, igualmente se debe considerar que no es cierto que suponga el sacrificio de 5.568.645 m<sup>2</sup>, dado que, de los mismos, unos 2,8 millones de metros cuadrados serán finalmente parcela neta dedicada a usos logísticos o terciarios, mientras que se generan suelos destinados a infraestructura verde que ocupan más de un millón de metros cuadrados. Igualmente, la planificación de esas infraestructuras que “están en proceso de diseño”, como las ampliaciones de las infraestructuras ferroviarias, ampliamente demandadas por la sociedad valenciana, como la conexión LAV entre Valencia y Castellón que permita

descongestionar el corredor de cercanías, y el acceso ferroviario directo a la ampliación del Puerto de Sagunto desde Teruel, ha obligado a emplear parte del suelo bruto inicial a esa previsión para la planificación conjunta de las infraestructuras.

Finalmente, debe considerarse que, aun siendo importante el papel del Puerto de Sagunto y Puerto de Valencia, no es menos importante la necesidad de contar con un nodo intermodal en la Comunidad Valenciana que permita centralizar el intercambio modal con el ferrocarril en las exportaciones de la Comunidad hacia Europa, en una ubicación suficientemente céntrica para las empresas valencianas, pero que evite afectar a la red de cercanías de la ciudad de Valencia en el aspecto ferroviario, y cuyas características de estructura de parcelas permita la implantación con el menor impacto posible.

### **Alegación 02**

*A pesar de que el objeto del Plan Especial del Área Logística de Sagunto es el desarrollo de toda la zona reservada en el planeamiento municipal como reserva en la denominada zona de "Parc Sagunt II", hoy, el área sigue estando clasificada como Suelo No Urbanizable Común en el Plan General de Sagunto. Sin embargo, se insta a la sociedad pública Parque Empresarial de Sagunto S.L., a comenzar ya el expediente de expropiación forzosa a través del trámite de la tasación conjunta, dando por seguro este cambio de uso en el Plan General*

### **Respuesta 02**

Se desestima.

Cualquier procedimiento iniciado por terceros, como el manifestado en la alegación, es totalmente independiente de la redacción y tramitación del presente Plan Especial, por lo que no ha lugar a proponer respuesta a esta alegación en lo que atañe al mismo.

### **Alegación 03**

*La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), 1/2011, de 13 de enero, del Consell, y que entró en vigor el 20 de enero de 2011, en su Documento de Alcance, emitido por la Comisión de Evaluación Ambiental, en materia de crecimiento de suelo para actividades económicas, indicaba lo siguiente: "Que el índice máximo de crecimiento establecido en la ETCV para actividades económicas en el municipio de Sagunt es de 3.809.094 m<sup>2</sup>". No obstante, se indicaba que "este límite máximo puede ser superado al situarse en una zona calificada por la ETCV como de ámbito estratégico, en concreto como un nodo de actividad de conformidad con las directrices 104 y 111, de carácter vinculante". El ámbito del Plan Especial una vez redelimitado extrayendo del mismo las reservas ferroviarias, tiene una superficie de 5.568.645,50 m<sup>2</sup>. El suelo destinado a actividades económicas en el ámbito del plan, del uso logístico, industrial y terciario es de 2.830.707 m<sup>2</sup>, y la terminal intermodal ferroviaria ocupa una superficie de 658.367 m<sup>2</sup>, haciendo un total de 3.489.075 m<sup>2</sup>, muy próximo al máximo crecimiento establecido por la ETCV para el municipio de Sagunt. No obstante, para la entidad promotora y la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, adaptando lo que se indica en la directriz 111, que dice que es posible flexibilizar el índice máximo de crecimiento para actividades económicas en los Ámbitos Estratégicos, considera que Sagunto lo es y aumenta la superficie hasta el total de 5.568.645,50 m<sup>2</sup> actuales.*

### **Respuesta 03**

Se desestima.

El Plan Especial está sometido a Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica y para ello, se ha redactado el correspondiente Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y el resto de los documentos anexos al Plan Especial. Con esta tramitación, se abordan los problemas ambientales y sociales que pueda generar la actuación y permite establecer medidas que los atenúen, corrijan o compensen.

Por otra parte, la superficie ocupada por la estación intermodal, si bien es una actividad económica, es igualmente una infraestructura de transporte terrestre, recogida como tal tanto en la Ley 38/2015 de 29 de septiembre del sector ferroviario, como en la Ley 6/2011 de 1 de abril de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Por ello así se ha considerado y se ha justificado posteriormente al Documento de Alcance, que es una infraestructura estratégica que no depende de las necesidades del mercado de suelo industrial

y logístico. Por tanto, la propuesta de suelo logístico se limita a los 2.830.707 m<sup>2</sup> propuestos en el Plan Especial, compatible con el crecimiento establecido por la ETCV.

#### **Alegación 04**

*Se hace una alegación general en materia de movilidad, que se resumen a continuación:*

- *No se ha tenido en cuenta el impacto que puedan tener los tráficos de mercancías por carretera entre el Puerto de Valencia y el Puerto de Sagunto.*
- *Sólo se proponen ampliaciones de algunas líneas de autobuses y lanzaderas, considerándose que son propuestas “incompletas” y “poco consistentes” ya que:*
  - *No hay un cálculo del porcentaje de personas que accederán a su puesto de trabajo en esta área logística utilizando servicios públicos de transporte, ni si los existentes en la actualidad podrían sostener un supuesto aumento de la demanda, si no se prevé un incremento en el número y frecuencia de estos, y sin perjudicar a los usuarios que tengan como destino Valencia, por ejemplo.*
  - *No se define si existirá algún tipo de obligación para que las empresas logísticas que se instalen efectivamente dispongan de servicios lanzadera para sus trabajadores/as, o si se espera que lo hagan voluntariamente, sin tener en cuenta factores de rentabilidad, por ejemplo. Tampoco se especifica si se les exigirá alguna medida más para el fomento de una movilidad sostenible.*
  - *En relación con el desarrollo de la red ciclista, no se detalla si ésta será una prioridad. No se establece el calendario para su ejecución y por tanto no queda claro si se ejecutará simultáneamente a otras obras de urbanización o se dejará hasta que esté determinado el uso definitivo en las diferentes parcelas.*
  - *La experiencia de Parc Sagunt I es una muestra de lo que decimos, por un lado, no hay conexión con transporte público ni está previsto establecerlo y por otro la alternativa de un carril bici-peatonal, que contemplaba la DIA, fue abortado y en lugar de conectar por la mota Parc Sagunt con el municipio de Sagunt solo llega hasta el Grau Vell.*

#### **Respuesta 04**

Se ha modificado el Plan de Movilidad en lo referente a los servicios de transporte público conforme las observaciones realizadas por el Servicio de Transporte Público y Coordinación Intermodal, por la Autoridad Metropolitana de Transporte de Valencia, y por el Servicio de Movilidad Urbana de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible.

En todo caso, este Plan de Movilidad es una propuesta inicial a desarrollar y actualizar conforme avance el desarrollo de los suelos previstos en el Plan, su grado de consolidación, tipo de actividades, etc.

El proyecto de urbanización considerará todos los elementos del viario urbano presentes, y los que la normativa exija en cada momento, por lo que resulta evidente que los proyectos de urbanización de cada fase deberán desarrollar no sólo los tramos correspondientes a su fase, sino también las conexiones exteriores que le correspondan (normalmente asociados a accesos rodados). La red ciclista interior se va a desarrollar conforme se ejecuten los viales (forman parte de ellos).

Por último, se remite a la legislación vigente en materia de movilidad sostenible, para todas las acciones de gestión de la movilidad (alquiler bicicletas, sistemas de carga eléctrica pública, etc), así como de los planes de movilidad de las empresas, aspectos en lo que un Plan Especial por su carácter de instrumento de planificación urbanística, se considera que no le corresponde regular.

#### **Alegación 05**

*Se solicita ampliar las figuras de protección ambiental a otros corredores de infraestructura verde y fluvial, más allá del conector Sierra Calderona – Marjal dels Moros, y en concreto, se citan:*

- *Declaración de Paisatge Protegit de las Montañas litorales situadas entre el Río Palància i el Río Belcaire.*
- *Protección de toda la zona húmeda de la marjal del Puig, actualmente excluida del Catálogo Valenciano de Zonas Húmedas, con problemas de desecación, degradación y amenazada por*

*intereses urbanísticos, para garantizar el futuro de la conexión hasta Rafalell y Vistabella y la Huerta de Valencia*

### **Respuesta 05**

Se desestima.

Esta solicitud no puede ser atendida desde el ámbito delimitado en el Plan Especial, el cual toma como origen el Proyecto de Homologación del Área Sagunt de 2003, que ha sido mínimamente ampliado hacia el sur para consolidar la infraestructura verde del corredor Sierra Calderona – Marjal dels Moros.

El Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico no hace referencia a estas medidas en ningún momento.

### **Alegación 06**

*Respecto al Estudio de Huella de Carbono y de la dispersión de contaminantes adjunto como anexo al Plan, indica:*

- a) *No se incluyen cálculos de emisiones referentes a la fase de construcción*
- b) *No se han calculado las emisiones resultantes del conjunto de actuaciones suplementarias necesarias para la puesta en marcha del Área Logística, como los accesos viarios o la mejora de las infraestructuras ferroviarias.*
- c) *No se ha tenido en consideración los cítricos como sumidero de CO2.*
- d) *En cuanto a las medidas de reducción de emisiones no se especifican las responsabilidades en su cumplimiento.*
- e) *En cuanto a las medidas de compensación de emisiones, es necesario incluir las áreas colindantes a regenerar, fechas, plazo de ejecución, presupuesto y responsable.*

### **Respuesta 06**

Se ha modificado el Estudio de Huella de Carbono y Dispersión de contaminantes en los siguientes aspectos:

- a) Siguen sin incluirse los cálculos de emisiones referentes a la fase de construcción, puesto que resultan de muy difícil modelado, al presentar momentos y concentración de actividades que incluso hasta que no esté analizado el Plan de Obra, no se podrían establecer. Es por ello que se supedita este análisis a los proyectos de urbanización posteriores que requerirán de un estudio de impacto ambiental anexo (apartados 7.2 y 8.2 del Estudio de la huella de carbono y dispersión de contaminantes)
- b) Se han calculado las emisiones para la puesta en marcha del Área Logística. Se ha considerado el tráfico inducido por la actividad en el año de puesta en servicio. Los accesos viarios y las infraestructuras ferroviarias del entorno que no están incluidas en el Plan Especial, tendrán su trámite ambiental aparte, en el que tendrán que realizar los cálculos necesarios dentro de su evaluación de impacto ambiental.
- c) Se han considerado las plantaciones de cítricos actuales en la zona como sumideros de carbono (apartado 7.4 del Estudio de la huella de carbono y dispersión de contaminantes)
- d) Se han añadido los responsables de garantizar las medidas de reducción en el Estudio (apartado 9.1 y 9.2 del Estudio de la huella de carbono y dispersión de contaminantes)
- e) Se ha incluido un listado de posibles zonas a regenerar próximas a la actuación. Para su ejecución es necesaria la coordinación con el servicio competente en Medio Natural de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Con ellos se definirán las áreas en las que finalmente se actuará, los plazos de ejecución, fecha de inicio.... (apartado 9.2 del Estudio de la huella de carbono y dispersión de contaminantes)

### **Alegación 07**

*En la relación de medidas y objetivos de compensación de los innegables impactos ambientales, el presente Plan no alcanza a especificar en qué medida estas medidas se tomarán de manera simultánea a la urbanización y desarrollo inicial del Área Logística por parte del Organismo promotor, o si se retrasarán hasta la finalización definitiva de las obras y la instalación de las empresas en las diferentes*

*parcelas, que es lo que parece ya que todos los objetivos se sugieren a partir de la Situación con Plan Especial en 2030 (60% desarrollado), y hasta la Situación con Plan Especial 2035 (100% desarrollado).*

### **Respuesta 07**

Se estima.

Todas las medidas de compensación y corrección de los impactos ambientales deberán estar contempladas y valoradas en el Proyecto o proyecto de urbanización que se redacten, y por tanto asociados directamente, al desarrollo por fases del Área Logística, no pudiendo quedar como actuaciones complementarias, dado su carácter de medidas correctivas, y que por tanto deben realizarse con carácter previo.

### **Alegación 08**

*En el estudio sobre los accesos ferroviarios, se menciona específicamente el Estudio Informativo de las conexiones a distinto nivel entre el puerto de Sagunto y las líneas ferroviarias Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel, que se propone por la conveniencia de establecer conexiones ferroviarias tanto en dirección Valencia como desde Tarragona al puerto y con relación a la línea Sagunto – Teruel sin cizallar las vías generales de la línea Valencia-Barcelona, y se informa de que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (antes Ministerio de Fomento) ha adjudicado la redacción del “Estudio Informativo de las conexiones a distinto nivel entre el puerto de Sagunto y las líneas ferroviarias Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel”. En el año 2011, ya se llevó a cabo un estudio del corredor ferroviario de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Teruel-Sagunto, en el que se proponía un trazado alternativo al actual, desviando la línea Sagunto Teruel hasta hacerla atravesar la comarca de la Vall de Segó, mediante un túnel bitubo de 6 km de longitud, afectando de manera grave a una comarca de gran calidad ambiental, como es la Vall de Segó.*

### **Respuesta 08**

Se desestima.

Esta información ha sido suministrada por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y el Plan Especial no hace sino reflejar el estado actual de dichos estudios en redacción, sin entrar a considerar trabajos o definiciones anteriores a esta fecha. Cada actuación lleva asociada la evaluación ambiental correspondiente.

### **Alegación 09**

*En relación a los Recursos Hídricos, nos parece arriesgado que se establezca la necesidad de abastecer un mínimo de 9 hm<sup>3</sup> anuales, basándose en una hipótesis de partida que establece una comparación entre las necesidades actuales de Parc Sagunt I, sin estar en su pleno desarrollo todavía, y Parc Sagunt II, que, según la planificación establecida, alcanzará una dimensión mucho mayor, y, por tanto, se debería partir de un cálculo de mayor alcance desde el inicio. En este sentido, tampoco es lógico que se deje en el aire la posibilidad de la posible toma desde las masas de agua subterránea que se encuentren en buen estado, con los riesgos ambientales que conllevaría, ni que se ponga en riesgo el abastecimiento de agua potable municipal, por la gran demanda de agua que supondrá el Área Logística, ya que la cantidad de agua demandada está por encima de la capacidad de producción de la desalinizadora de Sagunt, y será necesario utilizar parte de la reserva para el propio municipio.*

### **Respuesta 09**

Se desestima.

El estudio de recursos hídricos del Plan Especial ha sido realizado tomando como datos de partida los datos de consumo tanto reales como estimados, proporcionados por Parc Sagunt I, para las actividades que ya se encuentran activas o en fase de implantación, lo que permite fijar con mucha mayor precisión los consumos por tipo de actividad.

Por otra parte, la actividad logística presenta una amplísima dispersión en cuanto a las necesidades de consumo de agua y electricidad, siendo mínimos en el caso de instalaciones de distribución de contenedores, almacenes de transferencia de paquetería y logística, y en el lado opuesto, los mayores

consumos los tendrían actividades relacionadas con la transformación de productos de alimentación: congelados, zumos, etc... Por esta razón, se ha establecido un nivel de consumo estimado medio, que se considera puede ser dotado por los abastecimientos actuales y la puesta a pleno rendimiento de la desaladora de Sagunt.

### **Alegación 10**

*Pese a estar considerada como uno de los mayores impactos de las áreas industriales a nivel global, no se hace un estudio sobre la Contaminación Lumínica asociada al desarrollo del Área Logística, y por tanto no se toman medidas para evitar sus consecuencias, entre las que destacan: la alteración de los ciclos biogeoquímicos de la fauna, que podría afectar especialmente a especies de aves, murciélagos o mamíferos. Asimismo, este tipo de contaminación podría afectar a los espacios naturales cercanos, y especialmente a la Marjal dels Moros, que por albergar una gran cantidad de avifauna resulta especialmente vulnerable a este tipo de contaminación.*

### **Respuesta 10**

Se desestima.

No se han requerido dichos estudios a lo largo de la tramitación ambiental del expediente, y tal como refiere el Estudio de Paisaje y así lo refrendan los informes sectoriales, el impacto visual y en su caso lumínico sobre el Marjal dels Moros, será mínimo o inexistente al estar situado el Área Logística en una línea más atrasada que el actual Parc Sagunt I.

En todo caso, se podrán solicitar, vía licencias ambientales y licencias urbanísticas, que los proyectos de edificación o de construcción (terminal ferroviaria), incluyan un proyecto o anejo de estudio lumínico para cada instalación en concreto.

### **Alegación 11**

*Se aprecia de forma evidente que subyace la existencia de una planificación de grandes proyectos (ampliación portuaria, infraestructuras ferroviarias, viarias y área logística) que no ha sido desarrollada como tal y carece de una evaluación ambiental estratégica en su totalidad, procediéndose a una división de un todo en proyectos y planes parciales, de tal modo que se eluden los criterios de evaluación ambiental de planes, programas y proyectos de la ley 21/2013 de Evaluación ambiental y la LOTUP, los cuales obligan a evaluar la acumulación con otros proyectos, existentes y/o aprobados, la medida en que el plan o programa establece un marco para proyectos y otras actividades, la medida en que el plan o programa influye en otros planes o programas y el carácter acumulativo de los efectos.*

### **Respuesta 11**

Se desestima.

El presente Plan Especial está realizando, dentro de sus áreas de competencia, el análisis de las actuaciones viarias y ferroviarias de su entorno, que ni le corresponden a su desarrollo, ni son competencia del órgano promotor.

En concreto, el Estudio Informativo de la Circunvalación Exterior de Valencia; el acceso ferroviario sur al Puerto de Sagunto (en obras), los Estudios Informativos de la plataforma ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón y el del Acceso al puerto de Sagunto desde la línea de Teruel-Zaragoza, son actuaciones que están siendo desarrolladas por el Estado, y este Plan adapta su definición a dichos proyectos, algunos de los cuales cuentan ya con Declaración de Impacto Ambiental aprobada o incluso en ejecución.



## **10. CONCLUSIONES**

Como conclusión de todo lo expuesto en este informe, se propone dar por finalizado el trámite de participación pública y proseguir con la tramitación del Plan Especial del Área Logística de Sagunt.