

Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

Anuncio de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad sobre aprobación definitiva del Plan Especial del Área Logística de Sagunto (expediente 2918341).

ANUNCIO

La consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, en fecha 2 de diciembre de 2022, adoptó la siguiente resolución:

“En referencia al Plan Especial del Área Logística de Sagunto (en adelante, Plan Especial), que fue remitido por la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, se destacan los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. En fecha 27 de diciembre de 2018, la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante, DGOPTMS) 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 dos estudios específicos de Accesos Viarios y de Accesos Ferroviarios, solicitando el inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

Tras la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas, la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión de 31 de octubre de 2019, emitió el documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico del Plan Especial del Área Logística de Sagunto. El documento de alcance se notifica a la DGOPTMS en fecha 13 de noviembre de 2019.

Se elabora la versión preliminar del Plan Especial, de febrero de 2021. En fecha 2 de marzo de 2021, la directora general de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible resolvió iniciar el proceso de participación pública y consultas del Plan Especial. En el DOGV núm. 9035, de 5 de marzo de 2021, se publica el anuncio de participación pública del Plan Especial. También se publica el anuncio en el diario “Las Provincias”, de fecha 5 de marzo de 2021, y en el diario “Levante – El Mercantil Valenciano”, de la misma fecha. Como resultado de las alegaciones e informes recibidos, se elaboró un Documento de Participación Pública, de fecha 19 de octubre de 2021, que sintetiza los resultados de la participación pública y justifica cómo se toman en consideración en la propuesta del Plan Especial.

En fecha 19 de octubre de 2021, la directora general de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible resolvió aceptar el contenido del Documento de Participación Pública, notificarlo a las administraciones públicas, organismos y público interesado, incorporar en la propuesta del Plan Especial las modificaciones derivadas del mismo (versión del Plan Especial de octubre de 2021) y formalizar el expediente de evaluación ambiental y territorial estratégica. Con carácter previo a la formalización del expediente de evaluación ambiental y territorial estratégica, se solicitó nuevo informe acerca de la propuesta de Plan Especial modificada según el proceso de participación pública, a las administraciones públicas con posible incidencia en aspectos de carácter ambiental.

La DGOPTMS solicitó, en fecha 21 de octubre de 2021, la prórroga por un plazo de dos años más de la vigencia del documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico del Plan Especial. Mediante resolución del Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica, de fecha 11 de noviembre de 2021, que tiene en cuenta el periodo de suspensión de plazos de caducidad declarado durante el estado de alarma, en virtud de la disposición adicional cuarta del Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, la vigencia del citado documento de alcance se prorroga por dos años más, esto es, hasta el 2 de febrero de 2024.

Mediante oficio de la DGOPTMS dirigido al Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica, de fecha 22 de diciembre de 2021, se solicita la emisión de la declaración ambiental y territorial estratégica. La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión de 17 de febrero de 2022, emitió la declaración ambiental y territorial estratégica del Plan Especial.

En cumplimiento de las determinaciones finales establecidas en la DATE, se elabora una nueva versión del Plan Especial, de marzo de

2022. Puesto que se modifican algunas determinaciones del Plan Especial, se solicita informe a las administraciones afectadas por esas modificaciones, en fecha 17 de marzo de 2022.

En fecha 8 de julio de 2022, la consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad resuelve ordenar a la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible la tramitación de la documentación aportada por Espacios Económicos Empresariales, S.L. para adaptar el Plan Especial Área Logística de Sagunto a una versión definitiva de la ordenación urbanística, que se ajuste a las nuevas circunstancias de necesidad de parcelas mínimas de muy grandes dimensiones.

En fecha 13 de julio de 2022, la DGOPTMS resuelve iniciar el nuevo proceso de información pública del Plan Especial del Área Logística de Sagunto (Valencia), versión de junio de 2022. Se realiza la publicación en el DOGV núm. 9384, de 15 de julio de 2022, del anuncio de nueva información pública del Plan Especial, por un plazo de 20 días, de conformidad con el art. 55.6 del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, aprobado por el Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell (en adelante, TRLOTUP). También se publica en la página web de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad (en el enlace indicado en el propio anuncio), en el diario “las Provincias”, de 15 de julio de 2022, y en el diario “Levante – El Mercantil Valenciano”, de la misma fecha.

En fecha 3 de noviembre de 2022, la DGOPTMS remite al Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, y al resto de entidades que han participado en esta nueva fase de información pública, el “Documento de respuesta a los informes y alegaciones presentadas al Plan Especial del Área Logística de Sagunto, tras la exposición pública (octubre de 2022)”, que fue aceptado por resolución de la persona titular de la citada dirección general, de fecha 2 de noviembre de 2022.

De acuerdo con lo que se establece en el citado documento de respuesta a los informes y alegaciones presentadas, se elabora una nueva versión del Plan Especial, de octubre de 2022, que incorpora las modificaciones indicadas en dicho documento.

El documento de respuesta a los informes y alegaciones presentadas se complementa con un Anexo, de noviembre de 2022, en el que se da respuesta a alegaciones presentadas por particulares (la mayoría con el mismo contenido) y se propone desestimar dichas alegaciones, de modo que la respuesta a las alegaciones no implica cambios en la documentación del Plan Especial de octubre de 2022; este anexo es aceptado por resolución de la persona titular de la DGOPTMS, de fecha 17 de noviembre de 2022.

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión de 21 de noviembre de 2022, emitió una declaración ambiental y territorial estratégica (DATE) que complementa a la anteriormente emitida en la sesión de 17 de febrero de 2022.

La DGOPTMS solicita al Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, en fecha 21 de noviembre de 2022, que se inicie la tramitación necesaria para proceder a la aprobación definitiva del Plan Especial. Posteriormente, en fecha 23 de noviembre de 2022, se presenta la documentación que cumplimenta las determinaciones finales de la DATE de 21 de noviembre de 2022.

Finalmente, mediante resolución de la directora general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, de fecha 23 de noviembre de 2022, se aprueba provisionalmente el Plan Especial del Área Logística de Sagunto. En esta resolución se reflejan las cuestiones principales de la tramitación del expediente seguida en la DGOPTMS, incluyendo relaciones de los informes emitidos, así como la documentación del plan que se ha ido incorporando al expediente, conformando la versión del Plan Especial de noviembre de 2022.

SEGUNDO. El instrumento de planeamiento que se analiza consta de los documentos siguientes:

- Plan Especial, que incluye: memoria informativa, memoria justificativa, planos de información, planos de ordenación, ordenanzas y fichas de zona y de gestión.
- Estudios complementarios: Estudio de Paisaje, Plan de Participación Pública, Estudio de accesos ferroviarios, Estudio de accesos viarios, Plan de Movilidad, Estudio de Arqueología y Patrimonio Cultural, Estudio de Conectividad Territorial y Biológica, Estudio Hidrológico, Climatológico y de Drenajes, Estudio de Recursos

Hídricos, Estudio Acústico, Estudio de la Huella de Carbono y de la Dispersión de Contaminantes, Informe sobre la perspectiva de género, Estudio de Viabilidad económica y Estudio de Sostenibilidad económica.

TERCERO. El objeto del Plan Especial es la reclasificación de suelo no urbanizable a suelo urbanizable con uso dominante el logístico e industrial, compatible el terciario, con las conexiones necesarias con su entorno, tanto viarias, como ferroviarias y de servicios e infraestructuras dotacionales, y la definición de la ordenación urbanística. Este ámbito forma parte del complejo industrial y terciario denominado "Parc Sagunt", con una terminal intermodal de transporte ferroviario. La actuación comprende una superficie de 6.208.115,54 m², una vez redelimitada respecto a lo contemplado en la Homologación del área en el año 2003 (que abarcaba una superficie de 6.602.340 m²s), extrayendo del mismo las reservas ferroviarias, suelo que mantiene la clasificación de suelo no urbanizable calificado como reserva de infraestructuras ferroviarias. Tiene una edificabilidad de 3.471.316,19 m²t, un índice de edificabilidad bruta de 0,638 m²t/m²s, con el tipo edificatorio de bloque exento. En las parcelas de uso logístico e industrial se regula un índice de edificabilidad neta máximo de 1,09 m²t/m²s y una ocupación máxima del 80 %. El resumen de superficies se expone en la tabla siguiente:

USO	SUPERFICIE (m ² s)	EDIFICABILIDAD (m ² t)
LOGÍSTICO/ INDUSTRIAL	2.667.901,18	2.908.012,29
TERCIARIO	133.392,25	246.775,66
ESTACIÓN INTERMODAL	688.104,87	316.528,24
APARCAMIENTO	167.774,62	
EQUIPAMIENTO	343.766,32	
ZONA VERDE	972.351,46	
RED VIARIA	467.650,10	
TOTAL (SECTOR)	5.440.940,80	3.471.316,19

Nota: En el ámbito del Plan Especial, se incluye una zona de suelo no urbanizable protegido ZRP-AG-1, con una superficie de 681.836,46 m²s, y una zona ZRP-CR (carreteras), con una superficie de 85.338,28 m²s.

El ámbito de planeamiento que nos ocupa es un suelo no urbanizable común recogido en el Plan General de Sagunt de 1992 y en la Homologación del Plan General del Área Parc Sagunt, que se tramitó junto al Plan Parcial Parc Empresarial Sagunt I, del año 2003. Se trata de unos terrenos situados en la parte central del término municipal de Sagunt, al Este del casco urbano y al Oeste del Port de Sagunt.

Los límites del sector son los siguientes:

- Al Norte, con Suelo Urbano, polígono industrial Camí de la Mar.
- Al Sur, con Suelo Urbano, polígono industrial Parc Sagunt I, y Suelo No Urbanizable.
- Al Este, con Suelo Urbano, polígono industrial Parc Sagunt I.
- Al Oeste, con Suelo no Urbanizable, vía del ferrocarril Valencia-Castellón.

El suelo del ámbito del sector de este Plan Especial se encuentra en situación rural, con campos agrícolas, unos en producción y otros en desuso, pero rodeado de suelo urbano industrial y grandes infraestructuras de comunicación, tanto ferroviarias como viarias, algunas construidas y otras en proyecto.

De conformidad con las alternativas analizadas en los documentos de evaluación ambiental y territorial estratégica, se desarrolla la alternativa que se caracteriza por la implantación de la zona intermodal ferroviaria al Este del sector, paralela a la carretera CV-309.

Como actuaciones adscritas al desarrollo del sector, se incluye la apertura de dos nuevos accesos (al Norte, con conexión indirecta con la autovía V-23) y la mejora de los dos accesos existentes a Parc Sagunt I desde la carretera CV-309.

Con el fin de garantizar la movilidad no motorizada y las conexiones del sector mediante modos no motorizados con el núcleo urbano de Sagunt y la estación de ferrocarril y con la red ciclopeatonal contemplada en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sagunt, el sector

conecta con dichas dos redes en sus límites externos y habilita los recorridos internos necesarios, tal como se refleja en el plano O.06.

En la zona se encuentran previstas determinadas reservas de suelo para la implantación de infraestructuras ferroviarias: la reserva de plataforma del AVE Valencia a Castellón (según el "Estudio Informativo del Proyecto de la línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha- Comunidad Valenciana-región de Murcia. Tramo: Valencia-Castellón", aprobado definitivamente el 19 de junio de 2006); el acceso ferroviario al Port de Sagunt (según el "Proyecto Constructivo del nuevo acceso ferroviario Puerto de Sagunto", aprobado definitivamente el 14 de junio de 2019 y actualmente en ejecución); y la reserva de conexión del Port de Sagunt con las líneas ferroviarias de Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel (según el "Estudio Informativo de las conexiones a distinto nivel entre el Puerto de Sagunto y las líneas ferroviarias Valencia-Barcelona y Sagunto-Teruel" (en redacción). Estas reservas de infraestructuras ferroviarias conllevan la redelimitación del ámbito del sector, respecto al de la Homologación del año 2003, excluyendo dichas reservas. La delimitación del sector se refleja en el plano "I.03. Sector discontinuo", separado por la franja de terrenos ya expropiados para la conexión ferroviaria del Port de Sagunt.

Se incluye como una determinación del Plan Especial el cambio de calificación de suelo no urbanizable común a suelo no urbanizable de protección agrícola de un ámbito de 681.836,46 m²s, situado al Sur del ámbito del sector. Así, se consigue el mantenimiento del actual uso agrícola y se prohíben los usos que se consideran incompatibles con la biodiversidad de la zona. Estos terrenos no se califican como dotaciones públicas, por lo que no se prevé la obtención de los terrenos por la administración. En el ámbito del sector, y como parte de la infraestructura verde, se plantea un corredor verde por el borde noroeste del sector, que contribuye a la conexión entre la Marjal dels Moros y la Serra Calderona. Además, el Plan Especial incluye un Estudio de Corredores Ecológicos, en el que se analiza específicamente la conexión biológica entre esos espacios. La citada zona de suelo no urbanizable se califica como zona rural protegida agrícola (ZRP-AG) con el objetivo de dar continuidad al corredor territorial y biológico Serra de Calderona-Riu Palància-Marjal dels Moros. Se permiten los usos relacionados con el mantenimiento, conservación, mejora, aprovechamiento y puesta en valor de los terrenos como corredor territorial y biológico; y como usos compatibles se consideran los usos agrícolas. La finalidad es preservar esa zona libre de edificación, manteniendo el actual uso agrícola, y prohibiendo en las Ordenanzas los usos que se consideran incompatibles con la biodiversidad de la zona, como pueden ser determinadas declaraciones de interés comunitario y otros usos. Para dar continuidad entre las zonas verdes del suroeste del sector y esta zona ZRP-AG se ejecutará un ecoduto sobre la carretera CV-309.

Se crea un corredor verde que circunda el Sector por el noroeste y hace de barrera verde entre el área logística y la reserva de las futuras infraestructuras ferroviarias. Por el mismo discurrirá una de las vías ciclistas interurbanas de gran importancia, como es el Eurovelo-8; además, en la infraestructura verde se incluyen otros corredores funcionales ciclistas, como son la Vía Verde Ojos Negros, el corredor entre marjales al sur de Parc Sagunt I, y los nuevos viales ciclistas que se incorporan en la ordenación del Sector. Además, en la parcela IN-1, la edificación se retranqueará 25 m de su linde Oeste y esta franja, que es colindante al corredor verde, se destinará a espacios libres ajardinados.

El sector tiene la consideración de zona de nuevo desarrollo de uso dominante industrial (ZND-IN), en particular logístico, constituyendo así una zona de ordenación estructural con esa calificación. Se adapta, por tanto, a las categorías de usos predominantes que se regulan en el apartado I.1.3 del Anexo IV de la LOTUP, que solo considera los usos globales residencial, industrial y terciario; el uso logístico está incluido dentro de la categoría de uso global industrial y se considera compatible el uso terciario. En las parcelas edificables, se distinguen 3 calificaciones urbanísticas: industrial (IN), terciario (TR) y ferroviario intermodal (TI). La tipología de edificación de las parcelas IN y TR es de 'edificación abierta', exenta en el interior de parcela.

La implantación de la Terminal Intermodal es uno de los elementos principales del Área Logística de Sagunt. Esta Terminal Intermodal conectará con la línea de FFCC Sagunto-Teruel-Zaragoza y con la

conexión ferroviaria del Port de Sagunt. En la versión preliminar del Plan Especial se suprimió la prolongación de las líneas férreas desde la terminal hacia el Sudoeste, por el gran coste de la inversión, considerándose, además, que dada la futura conexión con el corredor ferroviario a Teruel, no sería tan necesaria, decidiéndose que la Terminal Intermodal sea terminación de líneas. Además, la posición de esta plataforma ferroviaria permite una conexión ferroviaria directa con las manzanas IN-2 e IN-3. En la regulación de la zona de uso Ferroviario – Intermodal (TI) se determina como uso dominante el intermodal (ferrocarril-carretera) y como usos compatibles, entre otros, el logístico-industrial y los de oficinas y comerciales que sean complementarios de la actividad logística y de transporte.

Se establece una única área de reparto, con un aprovechamiento tipo de 0,638 m²/m²s. No se establecen coeficientes correctores de los usos permitidos en el sector. Se delimita una única unidad de ejecución, que coincide con el ámbito del sector, y se prevé su desarrollo mediante un programa de actuación integrada por gestión directa.

Se generan dos nodos de centralidad dentro del área logística, ubicando los usos terciarios en estos puntos. Estos nodos se sitúan estratégicamente de tal manera que cubran todo el ámbito. El nodo situado al Oeste articula también la relación con la zona verde perimetral SVJ-1 y con los equipamientos próximos. Además, se incorporan dos paradas de autobús próximas a los citados nodos, que darán servicio a los trabajadores tanto de las parcelas logísticas/industriales como a las actividades terciarias. Se califican dos parcelas de equipamiento dotacional múltiple junto a uno de los nodos integrados en la zona verde. Estas dos parcelas podrán ubicar servicios públicos para las personas trabajadoras y usuarias del Área Logística que ayudarán a la conciliación de la vida familiar, integrando la perspectiva de género en la planificación urbanística. La ubicación de los aparcamientos, en varias bolsas distribuidas en el ámbito, atiende a criterios de funcionalidad y a los resultados del Estudio de Perspectiva de Género, de tal manera que siempre haya un aparcamiento público próximo al lugar de destino cumpliendo con el objetivo de seguridad en los recorridos. El Estándar Dotacional Global de la ordenación propuesta en el Plan Especial es de 0,562 m² de suelo dotacional público por cada m² de edificabilidad.

Todos los viales están dotados de carril bici para permitir la accesibilidad mediante otros modos de movilidad (bicicletas, patinetes...). Estos carriles se trazan e integran, siempre que la ordenación lo permite, en las zonas verdes o bien junto a alineaciones de arbolado para dotarlos de sombra.

Se plantean 4 accesos al sector y se define la red primaria viaria configurada por la carretera CV-309 y el vial estructural que conecta el Acceso Este 2 y el Acceso Norte 1. Se incluyen como condiciones de ejecución del Sector, que se asignan al agente urbanizador que lo desarrolle, la formulación del proyecto, la obtención de terrenos, en su caso, y la ejecución de las siguientes actuaciones en el desarrollo del Sector:

- Acceso Norte 1 (PCV-2). Conexión del sector con el polígono industrial Camí la Mar, incluyendo el cruce a distinto nivel del nuevo acceso ferroviario al Port de Sagunt, que está en ejecución.
- Acceso Norte 2 (SCV-9 y SCV-10). Conexión del sector con el polígono industrial Camí la Mar en su zona Este, aprovechando la ejecución de un paso inferior bajo el nuevo acceso ferroviario al Port de Sagunt. Incluye una rotonda de conexión con el viario del polígono industrial Camí la Mar y los ramales de conexión con la CV-309.
- Acceso Este 1 (SCV-1). Remodelación del enlace existente de la CV-309 para adaptarlo a la ordenación del sector.
- Acceso Este 2 (PCV-3). Nuevo paso superior sobre la CV-309.

Con los dos accesos Este que se han indicado, se permite la conexión directa entre Parc Sagunt I y el Área Logística, sin afectar al tráfico de la CV-309.

En el apartado 3.8 de la memoria justificativa se analiza la reserva de plazas de aparcamiento. Se plantea la minoración del estándar de plazas de aparcamiento públicas para turismos, tal como prevé el apartado III.6.3 del Anexo IV de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante, LOTUP). A estos efectos, cabe remitirse al fundamento de derecho sexto del presente documento, en el que se analiza esta cuestión de la minoración de estándares urbanísticos.

La fuente primera y principal de suministro de agua para las actuaciones propuestas procederá de instalaciones de desalación, por lo que se propone la conexión con la planta desaladora de Sagunt. Una vez agotado este recurso, en caso de pretender nuevos incrementos, estos podrán proceder de la conducción Turia-Sagunt, en cuyo caso, deberá tramitarse la oportuna concesión para su aprovechamiento. Dado que se ubicará una Estación Depuradora de Aguas Residuales propia en el parque (en la parcela SQI-2), existirá suministro adicional de agua reutilizada tras el tratamiento terciario, previa obtención de los preceptivos permisos; este suministro adicional podrá utilizarse como riego o para los usos permitidos en la autorización de aguas reutilizadas que finalmente se obtenga.

En las parcelas SQ-1 y SQ-5 se prevé la instalación de una subestación transformadora de energía eléctrica para abastecer al polígono. En la parcela SQI-3, destinada a equipamientos de infraestructuras, se ubicará un centro de transferencia de residuos con capacidad suficiente para dar servicio a los residuos producidos en el sector.

En la ficha de gestión del Sector, en el apartado relativo a las condiciones de ejecución, se especifican las actuaciones que se adscriben al desarrollo del sector, tanto en materia de infraestructuras como de medidas de integración ambiental, territorial y paisajística. Estas condiciones de conexión también se recogen en el art. 14 de las Ordenanzas, relativo a las condiciones de la actuación integrada.

En el apartado 3.9 de la memoria justificativa y en el apartado 4.2 del Estudio de Sostenibilidad Económica se indica que al desarrollarse la actuación por expropiación, el 100 % del aprovechamiento es patrimonio público del suelo y, por lo tanto, no cabe hablar de una cesión para cumplir con el “deber de participación pública en las plusvalías generadas por el planeamiento”, ni de la existencia de una plusvalía, al tratarse de un patrimonio público de suelo constituido como una reserva de suelo para actuaciones de iniciativa pública. Y ello, de acuerdo con los arts. 82.1 y 104.1 del TRLOTUP.

En la versión de octubre de 2022 del Estudio de Viabilidad Económica, se han aplicado los parámetros principales (superficies de parcelas privadas y de dotaciones públicas y cargas de urbanización) que corresponden a la ordenación del Plan Especial de octubre de 2022, subsanando así una de las observaciones formuladas en los informes previos en materia urbanística.

CUARTO. Durante la tramitación del expediente, cabe destacar la emisión de los informes que se indican a continuación, reflejando, en su caso, el último de los informes emitidos por cada organismo. En este punto, conviene remitirse a la tabla que figura en la página 3 y siguientes del “Documento de respuesta a los informes y alegaciones presentadas al Plan Especial del Área Logística de Sagunt, tras la exposición pública (octubre de 2022)”, que forma parte del expediente administrativo tramitado, en el que se relacionan todos los informes emitidos en la última fase de información pública.

- 26/03/2021: informe favorable del Servicio Territorial de Medio Ambiente, en materia de contaminación acústica.
- 31/03/2021: informe de la Dirección del Parque Natural de la Serra Calderona, en el que se concluye que el Plan Especial del Área Logística de Sagunto no está afectado por los instrumentos de Ordenación y Gestión del Parque Natural.
- 14/05/2021: informe de la Entidad Metropolitana de Servicios Hidráulicos (EMSHI), que indica que las actuaciones previstas en el Plan Especial del Área Logística de Sagunt no afectan a instalaciones o infraestructuras de la EMSHI, ni tampoco está previsto aportar caudales desde la red de EMSHI.
- 28/01/2022: informe del Institut Valencià de Competitivitat Empresarial (IVACE) sobre la minoración de estándares urbanísticos.
- 05/08/2022: informe favorable de la Subdirección General de Movilidad, condicionado a al cumplimiento de determinados condicionantes. En el documento de respuesta a los informes sectoriales emitidos, aceptado por la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, se asumen estos condicionantes y se especifica su cumplimiento en la versión final del Plan Especial.
- 30/08/2022: informe favorable del Servicio de Transporte Público y Coordinación Intermodal, en la que se indican determinadas consideraciones relativas a la gestión posterior del transporte público en la zona.

- 31/08/2022: informe del Servicio de Movilidad Urbana, en el que se solicita que “en la Ficha de la propuesta B de fomento de itinerarios ciclo peatonales se definan bien los dos itinerarios ciclistas de conexión al núcleo urbano de Sagunto y Puerto de Sagunto”. En respuesta a ello, se mejora la conexión en modo ciclista y peatonal con el núcleo urbano del Port de Sagunt, añadiendo un vial de conexión directa con el polígono del Camí de la Mar y rectificando el trazado para mejorar la continuidad del mismo; y se indica que la conexión con el núcleo urbano de Sagunt se realizará a través del trazado del Eurovelo 8, del cual corre a cargo del Sector la ejecución del tramo que queda dentro del ámbito del mismo, el Ecoducto y el paso a distinto nivel que permitirá atravesar la V 23.
- 02/09/2022: informe del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, que, tras la emisión de informes anteriores en fechas 28/10/2019, 06/05/2021 y 22/11/2021, concluye que: “(...) con carácter general, la ordenación urbanística propuesta en el Plan Especial del Área Logística de Sagunto, de junio de 2022, se considera correcta y se analizará, tanto en sus determinaciones como en la tramitación realizada, en el informe que se emita cuando el Plan Especial se presente para que sea informado por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, con carácter previo a la resolución definitiva por la consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad”.
- 02/09/2022: informe favorable del Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000.
- 02/09/2022: informe de la Dirección Territorial de Valencia, de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, en materia de agricultura, que concluye que no se opone al Plan Especial e indica cuestiones a tener en cuenta en el desarrollo del plan relativas a la red de riego y al abonado de las zonas verdes.
- 06/09/2022: informe favorable de la Subdirección General de Ordenación del Territorio, en materia de compatibilidad con la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- 07/09/2022: informe del Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos, que se remite al informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de fecha 05/08/2022, en el que se indican determinadas actuaciones a realizar en el proyecto de urbanización y que se evaluarán en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
- 12/09/2022: informe favorable de la Subdirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.
- 19/07/2022: informe favorable del Servicio de Planificación y Proyectos, del Área de Infraestructuras de la Diputación de Valencia, puesto que el Plan Especial no afecta a carreteras de titularidad provincial.
- 26/07/2022: informe de la Autoritat de Transport Metropolità de València, que indica lo siguiente: “... en relación con la “Propuesta 2” del apartado 7.1.3 del Plan de Movilidad, una vez se haya desarrollado el ámbito de actuación, se conozcan las necesidades de movilidad y dentro del marco del futuro contrato de la “CV-102, VALÈNCIA METROPOLITANA NORD” y la legislación sectorial en materia de transportes y contratos, se concretarán las medidas a adoptar en base a la mencionada propuesta 2 del Plan de Movilidad”.
- 27/07/2022: informe de la Dirección General del IVACE, en el que se plantean determinadas cuestiones sobre la ejecución del vial PRV-8 del Proyecto de Urbanización de Parc Sagunt I, el desdoblamiento de la carretera CV-309 y el estudio de soluciones alternativas para un nuevo enlace en la parte Oeste con la V-23 que dé soluciones a la posible congestión del acceso Norte.
- 28/07/2022: informe favorable del Servicio de Protección de la Atmósfera, en materia de contaminación atmosférica. Posteriormente, se ratifica con una comunicación de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental, de fecha 07/11/2022, que considera que las modificaciones introducidas en materia de calidad del aire en el Plan Especial no necesitan formulación de nuevas alegaciones.
- 29/07/2022: informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, que indica lo siguiente:
 “Con fecha 1 de diciembre de 2021 esta confederación emitió informe favorable condicionado a que la fuente primera y principal de suministro para las actuaciones propuestas sean las instalaciones de desalación. Una vez agotado este recurso, en caso de pretender

nuevos incrementos, estos podrán proceder de la conducción Turia Sagunto.

Con fecha 15 de julio de 2022 se recibe nueva solicitud de informe, aportando nueva documentación modificada. Una vez examinada la documentación no se observan cambios sustanciales en la misma que afecten a las competencias de este organismo, por lo que se mantiene el sentido del informe emitido en fecha 1 de diciembre de 2021.

No obstante lo anterior, en lo referente a la disponibilidad de recursos hídricos se indica que el condicionante impuesto por esta confederación ha sido incluido en la documentación del plan especial”.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar, de 01/12/2021, es de carácter favorable, condicionado a lo que se indica en el primer párrafo del extracto que se ha transcrito del informe de 29/07/2022. Por lo tanto, en este nuevo informe se da por cumplida la condición del informe anterior.

- 01/08/2022: informe favorable del Servicio de Coordinación de Políticas de Cambio Climático, en el que, sin perjuicio de detectar un error en el cálculo de la superficie mínima a habilitar en el caso de compensar todas las emisiones de CO2 que se producirán por la ejecución del Plan, concluye lo siguiente: “... el Plan propuesto no debería de tener un impacto negativo sobre el cambio climático, y estaría incardinado con las diferentes directrices, disposiciones y planes en materia de cambio climático en el ámbito de la Comunidad Valenciana, estando en línea en particular con las consideraciones de la Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía 2030”. En el “Estudio de la huella de carbono y dispersión de contaminantes” que incorpora el Plan Especial de octubre de 2022, se ha corregido este error, tanto en la página 16 como en la página 25 del citado estudio.

- 04/08/2022: informe de la Entitat de Sanejament d’Aigües (EPSAR), que concluye lo siguiente:

“Por lo señalado anteriormente, y para el caso en que el Agente Urbanizador responsable del desarrollo urbanístico que se informa, decida no resolver mediante la construcción de un sistema propio, el saneamiento y depuración de las aguas residuales generadas por la actuación urbanística que promueve, y tenga previsto resolverlo mediante la conexión al sistema público de saneamiento y depuración, esta Entidad de Saneamiento de Aguas INFORMA la viabilidad del tratamiento en el sistema público de saneamiento y depuración de Sagunto, de las aguas residuales generadas por el desarrollo del Área logística del municipio de Sagunto (Valencia), siempre y cuando se cumpla con los siguientes condicionantes: (...)”.

Y en el informe se detallan los condicionantes que, en el supuesto de conexión al sistema público de saneamiento y depuración, deberán cumplirse en el desarrollo del Plan Especial. En respuesta a este informe, se indica que, será con el desarrollo del Proyecto de Urbanización, cuando se decida la solución para el tratamiento de las aguas residuales generadas en el sector, bien a través de una depuradora propia, bien a través de la conexión a la futura EDAR que construirá la EPSAR. De cualquier forma, su ubicación en el Plan Especial está prevista en la parcela SQI-2.

- 09/08/2022: informe de la entidad Aguas de las Cuencas Mediterráneas (ACUAMED), que formula una consideración relativa a que no aparece claramente grafiado cómo se materializa el límite del Área Logística cuando este coincide, o parece coincidir, con el trazado del ramal Tramo 2 de impulsión de la desaladora de Sagunt. En respuesta a este informe, se indica que el límite supone únicamente el establecimiento del ámbito de planificación o ámbito del Sector para el desarrollo de la gestión. El trazado del ramal tramo 2 de impulsión de la desaladora de Sagunt, aunque coincida en algún tramo con el límite, no se verá afectado. Los detalles de la solución se concretarán en el desarrollo del Proyecto de Urbanización que desarrolle el Plan Especial.

- 10/08/2022: informe de la Autoridad Portuaria de Valencia, que, en síntesis, se refiere a las siguientes cuestiones: el acceso situado en el PK4+000 (Este 2) de la CV-309 debe contemplar, además de la conectividad con el área logística de Parc Sagunt II, una solución eficiente y capaz para el acceso viario sur al puerto de Sagunto y su conexión a través de la CV-309; con la puesta en servicio del referido nuevo acceso viario sur al puerto, se modificará el reparto de los tráfico que estima el Plan de Movilidad; debe tenerse en consideración que la ampliación de capacidad de Valenciaport en los años venideros, tras

el desarrollo de la nueva terminal norte de contenedores del Puerto de Valencia, se emplazará en el puerto de Sagunto.

• 10/08/2022: informe de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que concluye lo siguiente:

“Tal y como se recogía en el informe precedente, la solución propuesta en el Plan Especial es compatible con la planificación ferroviaria existente y en redacción, por lo que desde el punto de vista de la planificación no existe inconveniente para continuar con la tramitación del mismo.

No obstante, desde el punto de vista de la protección al ferrocarril, teniendo en cuenta que, en el momento de redactar y tramitar el Plan Especial, el suelo asociado al ámbito del mismo tiene la clasificación de Suelo No Urbanizable Común, no resulta posible adoptar en el Plan Especial las distancias reducidas relativas a las limitaciones a la propiedad, debiendo adoptarse las generales. Por tanto, se insta a la corrección del Plan Especial de forma que este recoja, tanto en el texto con eficacia normativa como en los planos, las distancias generales relativas a las limitaciones a la propiedad recogidas en la legislación vigente, de conformidad con la clasificación actual del suelo”.

• 09/08/2022: informe del Ayuntamiento de Sagunt. Dada su extensión, cabe remitirse a dicho informe y resumir que, con carácter general, se refiere a tres tipos de consideraciones relativas a: determinaciones, diseño y aspectos económicos del Plan Especial (trazados viarios, continuidad de la vía de servicio de la CV-309, cruces de trama viaria y trama ferroviaria, conexión con el polígono Camí la Mar, ingresos municipales considerados en el Estudio de Sostenibilidad Económica e incidencia del abastecimiento mediante agua desalada en la estimación de las cargas de urbanización); características de infraestructuras públicas de urbanización, pendientes de definir de forma precisa en el correspondiente proyecto de urbanización; y condiciones de integración de la actuación en el término municipal (referidas, principalmente, a la CV-309).

• 12/08/2022: informe de la Dirección General de Salud Pública y Adicciones, en el que se indican consideraciones a tener en cuenta en materia de sanidad ambiental, que hacen referencia a la legislación de aplicación respecto a la calidad del agua, la contaminación acústica, residuos, campos electromagnéticos, legionelosis y proliferación del mosquito tigre; así como a algunas sobre las nuevas zonas verdes. Estas consideraciones deberán tenerse en cuenta en el desarrollo del Plan Especial.

• 22/08/2022: resolución n.º 3839 de la Alcaldía del Ayuntamiento de Puçol, que hace propios los informes de los Servicios Técnicos Municipales que se citan en la propia resolución, en los que, en síntesis, se informa favorablemente la nueva versión del Plan Especial, sin perjuicio de realizar una serie de consideraciones sobre actuaciones complementarias de mejora de las conexiones viarias, no adscritas como cargas urbanísticas al sector, a realizar por la Administración competente, que no se consideran imprescindibles para la entrada en servicio del sector; y que se estudien con más detalle los accesos desde Puçol y la incidencia de los accesos a Parc Sagunt en los accesos a Puçol.

• 24/08/2022: informe de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, en el que se remite al informe anteriormente emitido por dicho organismo. Se trata del informe de dicho organismo de fecha 24/03/2021, que analiza los distintos riesgos que pudieran afectar al ámbito del Plan Especial (riesgo de inundación, riesgo de deslizamientos, riesgo de incendios forestales, riesgo sísmico, riesgo ocasionado por accidente en el transporte de mercancías peligrosas y riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas) y no se determina ninguna afectación que obligue a modificar las determinaciones del Plan Especial.

• 29/08/2022: informe del Servicio Territorial de Industria, Energía y Minas de Valencia, en materia de industria, en el que se indican las actuaciones que se han de realizar en la fase posterior de implantación de actividades industriales.

• 31/08/2022: informe favorable del Servicio de Ordenación y Gestión Forestal, que indica que el Plan Especial no afecta a vías pecuarias clasificadas, ni a monte catalogado de utilidad pública, ni a suelo forestal.

• 16/09/2022: informe del Área de Patrimonio y Urbanismo Este, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que concluye

lo siguiente: “En este momento, al no estar aprobado definitivamente el planeamiento de desarrollo (el propio Plan Especial), las distancias que establece la legislación sectorial son 8 metros para la zona de dominio público y 70 para la de protección, medidas ambas desde la arista exterior de la explanación. En el momento en el que el Plan Especial esté aprobado de forma definitiva, podrán estas distancias se reducen [sic] a 5 metros y a 8 metros, respectivamente”.

• 22/09/2022: informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente, en el que se indican determinadas condiciones a tener en cuenta en el Proyecto de Urbanización.

• 06/10/2022: informe del Servicio Territorial de Industria, Energía y Minas de Valencia, en materia de energía, en el que se remite al anterior informe de dicho Servicio Territorial. Se trata del informe de fecha 07/05/2021, en el que se planteaban diversas consideraciones en materia de infraestructuras energéticas, a las que se dio respuesta en el documento de participación pública, de octubre de 2021.

• 11/10/2022: informe del Servicio de Gestión Territorial, en materia de riesgo de inundación, que, sin perjuicio de recordar que el proyecto de las infraestructuras ferroviarias deberá presentar un estudio de inundabilidad de la zona con las soluciones para los drenajes transversales y longitudinales, reitera el sentido favorable de los informes anteriores de dicho Servicio (de fechas 28/10/2019, 09/11/2021 y 26/08/2022).

• 15/11/2022: informe favorable del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, que concluye lo siguiente:

“Visto lo expuesto, cabe ratificar el informe favorable emitido, considerando que los viales de la actuación por los que discurren los itinerarios ciclistas forman parte de la infraestructura verde con la totalidad de su sección y longitud, conformando un sistema de espacios libres continuo e interconectado, lo que debe quedar representado gráficamente en los planos de ordenación del plan.

El conjunto de las modificaciones propuestas en el documento de respuesta aportado por la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, para dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el informe de fecha 27 de julio de 2022 de este Servicio, deben ser integradas en el texto refundido del Plan Especial objeto de aprobación definitiva”.

Cabe recordar que el anterior informe, de 27/07/2022, era favorable, condicionado al cumplimiento de las siguientes cuestiones:

“- Se corrija el plano de infraestructura verde

- Se mantenga la prohibición de instalaciones relacionadas con el aprovechamiento de la energía renovable en una franja de 75 m de anchura delimitada a lo largo de todo el borde oeste de la zona logística, perteneciente a la zona verde SVJ-1, y se valore la instalación de estas en viarios y aparcamientos y en fachadas de las edificaciones, así como en la zona rural incluida en el ámbito del PE

- Se incorpore la totalidad de las normas de integración paisajística del EP en las Ordenanzas, en los términos expuestos en este informe”.

• 18/11/2022: informe favorable de la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de Servicios de Comunicación Audiovisual.

• 18/11/2022: informe favorable de la Dirección General de Cultura y Patrimonio, a los efectos patrimoniales, respecto al “Plan Especial Área Logística Sagunt”, siempre que se cumplan las medidas correctoras mencionadas en los informes técnicos que se refieren en el propio informe.

• 21/11/2022: informe favorable de la Subdirección General de Explotación, de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con una serie de condiciones que se refieren, en síntesis, a las siguientes cuestiones principales: el proyecto de urbanización deberá someterse a informe del citado Ministerio; los proyectos de reordenación de accesos, que recojan las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener los niveles de servicio y seguridad viaria de las carreteras estatales, deberán estar debidamente autorizados por dicha Administración; serán los promotores y/o interesados en el cambio de uso, los obligados a costear y ejecutar las medidas de acondicionamiento que resulten necesarias para mantener los niveles de servicio y seguridad viaria de las carreteras estatales que se recojan en los proyectos de reordenación de accesos; deberá justificarse el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el momento de informar el proyecto de urbanización.

QUINTO. El municipio de Sagunt cuenta con Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente por el conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes con fecha 14 de abril de 1992.

En fecha 26 de marzo de 2003, se aprobó definitivamente la Homologación del Plan General del Área Parc Sagunt y el Plan Parcial Parc Empresarial Sagunt I.

El Área de Parc Sagunt se delimitó en dos fases, Parc Sagunt I y el Área Logística de Sagunt. En el documento de Homologación, se desarrolló el parque empresarial Parc Sagunt I clasificado como Suelo Urbanizable, quedando la segunda fase, el Área Logística de Sagunt, con clasificación de Suelo No Urbanizable.

SEXTO. La Comisión Informativa de Urbanismo de Valencia, en sesión celebrada el 24 de noviembre de 2022, por unanimidad, emitió informe relativo al proyecto que nos ocupa, cumpliendo así lo preceptuado en los artículos 5.5 y 8 del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales y Urbanísticos de la Generalitat.

SÉPTIMO. La Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia adoptó por unanimidad en fecha 30 de noviembre de 2022 el siguiente acuerdo:

PRIMERO. INFORMAR FAVORABLEMENTE el Plan Especial del Área Logística de Sagunt.

SEGUNDO. ELEVAR A LA CONSELLERA de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad la propuesta de aprobar definitivamente el Plan Especial del Área Logística de Sagunt.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. El expediente se resuelve de conformidad con la LOTUP, con las modificaciones introducidas por las leyes 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la LOTUP, y 9/2019, de 23 de diciembre, de la Generalitat, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat, ya que la información pública se realizó después de la entrada en vigor de estas dos últimas leyes y antes de la entrada en vigor del TRLOTUP, de conformidad con la disposición transitoria segunda, apartado 1, del citado texto refundido y la disposición final única del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell. No obstante, las determinaciones del Plan Especial se han adaptado a los artículos correspondientes del TRLOTUP.

El art. 43 de la LOTUP prevé la formulación de planes especiales que complementan a los demás planes y también permite modificarlos. En este caso, se formula un Plan Especial que establece la ordenación urbanística de una actuación de interés general, como es el Área Logística de Sagunt.

La Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad puede asumir la formulación del Plan Especial, incluyendo su promoción, tramitación, aprobación y gestión, de conformidad con el art. 44.3 de la LOTUP. En este caso, la citada conselleria, a través de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, es el organismo de la Generalitat competente en materia de planificación y logística del transporte y en planificación, coordinación y ejecución de la oferta intermodal del transporte en la Comunitat Valenciana, según el art. 12 del Decreto 177/2020, de 30 de octubre, del Consell, de aprobación del Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad (en adelante, Decreto 177/2020).

SEGUNDO. La tramitación ha sido correcta, de conformidad con los arts. 50 y siguientes de la LOTUP. Teniendo en cuenta las fechas de tramitación del expediente, no resulta aplicable el art. 49 bis de la LOTUP, relativo a actuaciones previas a la redacción del instrumento de planeamiento, que entró en vigor el día 8 de febrero de 2019, puesto que la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental y territorial ya se había realizado el día 27 de diciembre de 2018.

Consta en el expediente administrativo un documento elaborado por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, denominado “Documento de Participación Pública”, de octubre de 2021, en el que se analiza el contenido de las alegaciones e informes institucionales formulados durante la primera información pública. Posteriormente, tras el nuevo trámite de información pública realizado en julio de 2022, se elabora el “Documento de respuesta a los informes y alegaciones presentadas al Plan Especial del Área Logística de Sagunt, tras la exposición pública (octubre de 2022)” y

su Anexo de noviembre de 2022, que da respuesta a los informes y alegaciones recibidos en dicho trámite. En los citados documentos de participación pública se reflejan todas las actuaciones de participación pública que se han desarrollado durante la tramitación del plan. Se recogen, tanto los informes que se han solicitado y los que se han emitido, en las sucesivas fases de tramitación del expediente, como las reuniones mantenidas por el promotor del plan con departamentos de la administración con competencias en diversas materias afectadas y la presentación del Plan Especial en el Centro Cultural Mario Monreal de Sagunt.

La posibilidad de realizar un trámite de nueva información pública tras la declaración ambiental y territorial estratégica está expresamente prevista en el art. 49.1.i) de la LOTUP: “Si fuera necesaria, con arreglo a los criterios establecidos en la presente ley en los supuestos en que se introduzcan modificaciones en el documento de plan o programa, nueva información al público”. Los criterios establecidos en la ley para una nueva información pública son los indicados en el art. 53.6 de la LOTUP, que incluyen, como mínimo, el anuncio de información pública en el “Diari Oficial de la Generalitat Valenciana” y en la página web de la administración promotora. En el presente expediente, además, se han publicado anuncios en los diarios “Las Provincias” y “Levante – El Mercantil Valenciano”, como se ha referido en el antecedente de hecho primero del presente documento.

El Plan Especial incluye un Plan de Movilidad que se ha tramitado junto al instrumento urbanístico. Es un Plan de Movilidad de los regulados en el art. 12 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, relativo a planes de movilidad de nuevas áreas generadoras de alta movilidad. El Plan de Movilidad del Plan Especial del Área Logística de Sagunto ha sido aprobado definitivamente por resolución de la directora general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, de fecha 23 de noviembre de 2022.

TERCERO. La documentación está completa, de conformidad con el art. 43.2 de la LOTUP. En los apartados 3.3 y siguientes de la memoria justificativa, se recogen las determinaciones de la ordenación estructural que tienen relación con la actuación propuesta. Y en el apartado 3.13 de la memoria justificativa y en los planos O.02 y O.05 se identifican los elementos que tienen la consideración de red primaria. Por tanto, el plan incluye la documentación específica para homologar el ámbito de actuación a la LOTUP, cumpliéndose así la disposición transitoria segunda, apartado 4, de dicha ley.

CUARTO. La Comisión de Evaluación Ambiental de 17 de febrero de 2022 acuerda considerar aceptable desde el punto de vista ambiental la Declaración Ambiental y Territorial Estratégica (DATE) del Plan Especial del Área Logística de Sagunt presentada por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible, siempre y cuando se incorporen en el mismo, antes de su aprobación definitiva, una serie de determinaciones que constan en dicho documento.

Posteriormente, tras la adaptación de la ordenación y el nuevo período de información pública previsto en el art. 49.1.i) de la LOTUP, la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión de 21 de noviembre de 2022, acuerda:

“De conformidad con lo dispuesto en el art. 56 del TRLOTUP, de acuerdo con los fundamentos que han expuesto, se PROPONE emitir la presente Declaración Ambiental y Territorial Estratégica del Plan Especial Área Logística de Sagunto que complementa a la emitida el 17 de febrero de 2022, siempre y cuando se incorporen en el mismo, antes de su aprobación definitiva, las siguientes determinaciones:

1.- Las determinaciones finales n.º 1, 2, 4, 5, 7 y 8 de la DATE emitida el 17 de febrero de 2022 se consideran cumplimentadas en la nueva documentación presentada y quedan sin efecto, si bien será necesario:

1.1.- Modificar los planos I.02, I.03 y el O.02 para que ZRP-AG1 quede incluido dentro del ámbito del Plan Especial

1.2.- Eliminar de la redacción del artículo 102 de las ordenanzas el siguiente texto: <Asimismo se podrá autorizar la implantación de instalaciones relacionadas con el aprovechamiento de la energía renovable, en la zona más próxima al sector y a Parc Sagunt I, siempre que ello no minore en más de un 10% la anchura del corredor territorial>. En la DATE emitida ya se indicaban los usos admisibles y estos no se contemplaban.

2.- La determinación final n.º 3 de la DATE emitida el 17 de febrero de 2022 cambia su redacción siendo ahora la siguiente:

El Proyecto de Urbanización se someterá al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El mismo se acompañará de un estudio donde se concrete con mayor precisión la huella de carbono, se determine la ganancia producida por las zonas verdes y la pérdida por los campos de cítricos eliminados. Para que este estudio sea preciso se deberá estudiar con detalle el ajardinamiento que se realizará en las zonas verdes y viales.

El estudio determinará las Tm de CO2 anuales a fijar y la superficie de suelo forestal a reforestar cuyos importes se incluirán en el Proyecto de Urbanización.

El Proyecto de Urbanización incluirá una planificación de la reforestación (incluyendo suelos, plazos e importes) que será consensuada con el Servicio de Ordenación y Gestión Forestal de la D.G. de Medi Natural i d'Avaluacio Ambiental.

El Proyecto de Urbanización deberá ser informado, al menos, por el Servicio de Coordinación de Políticas de Cambio Climático y por el Servicio de Ordenación y Gestión Forestal.

Se incluirá en el EATE un indicador para controlar la superficie de suelo forestal reforestada y el balance de la fijación del CO2 para poder realizar el seguimiento de su evolución.

3.- La determinación final n.º 6 de la DATE emitida el 17 de febrero de 2022 sigue siendo válida y mantiene su redacción (ver apartado c.6): <En los indicadores de seguimiento se incluirán los relativos al mantenimiento y funcionamiento del corredor ecológico>”.

Se ha elaborado un documento denominado “Informe de modificaciones introducidas en el Plan Especial del Área Logística de Sagunto para la incorporación de las determinaciones finales de la declaración ambiental y territorial estratégica complementaria (noviembre de 2022) del Plan Especial del Área Logística de Sagunt”, que tiene fecha de noviembre de 2022. Se analizan a continuación las modificaciones introducidas en el Plan Especial.

• 1.1. Se han modificado los planos I.02, I.03 y O.02 de modo que la zona ZRP-AG queda incluida dentro del ámbito del Plan Especial.

• 1.2. Se ha eliminado de la redacción del artículo 102 de las Ordenanzas el texto que permitía la implantación de instalaciones relacionadas con el aprovechamiento de la energía renovable; por tanto, no están permitidas en la zona ZRP-AG.

• 2. Se han incluido en la ficha de gestión ZND-IN del Plan Especial las condiciones que se establecen en la DATE para instrumentos de desarrollo del Plan Especial, como son el Proyecto de Urbanización y el Estudio de la Huella de Carbono. Al tener eficacia normativa la ficha de gestión, condicionará el desarrollo del Proyecto de Urbanización y el citado estudio. También se han incluido estas condiciones en el art. 12 de las Ordenanzas del Plan Especial, relativo a los instrumentos de desarrollo del Plan Especial. Y se han incluido, en el apartado 8.6 del Programa de Vigilancia Ambiental y en la tabla 22 del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (EATE), indicadores para controlar la superficie de suelo forestal reforestada y el balance de la fijación del CO2, para poder realizar el seguimiento de su evolución.

• 3. Se han incluido, entre los indicadores de seguimiento incluidos en el EATE, los indicadores relativos al mantenimiento y funcionamiento del corredor ecológico. En concreto, se han incorporado en los apartados 4.3, 8.6 y 9.8, y en la Tabla 22 de dicho estudio. También se ha añadido en el apartado 4.2 del EATE un nuevo subapartado 4.2.11, relativo al corredor ecológico, que incorpora las medidas preventivas y correctoras relacionadas con ese elemento territorial, que ya estaban detalladas en la ficha de gestión y en la memoria justificativa del Plan Especial.

Con estas modificaciones, se consideran cumplimentadas las determinaciones finales establecidas en la DATE emitida por la Comisión de Evaluación Ambiental de 21 de noviembre de 2022. Con esta declaración ambiental y territorial estratégica, que complementa a la de 17 de febrero de 2022, y en los términos que se emiten, se consideran atendidas las cuestiones en materia ambiental y territorial que habían sido formuladas en algunos de los informes sectoriales emitidos durante la tramitación del Plan Especial.

QUINTO. En relación con los informes sectoriales emitidos durante todo el procedimiento, cabe concluir que o bien son favorables o en algunos casos establecen condiciones para las actuaciones de

desarrollo del Plan Especial (proyecto de urbanización, proyectos de infraestructuras o documentos de evaluación ambiental de proyectos). Con carácter general, debe considerarse que muchas de las indicaciones de los informes emitidos se refieren a las materias de movilidad, accesos, trazados y características de la red viaria. En este sentido, se pone de manifiesto que la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible, que es el organismo promotor del Plan Especial, tiene asignadas las competencias en materia de infraestructuras públicas viarias y ferroviarias, seguridad vial, planificación y logística del transporte, planificación, coordinación y ejecución de la oferta intermodal del transporte en la Comunitat Valenciana, seguridad y ordenación del transporte, gestión de la red de transportes y movilidad metropolitana (art. 12 del Decreto 177/2020). Por tanto, la valoración que realiza la citada dirección general en los documentos de respuesta a los informes emitidos respecto a esas indicaciones de los informes se considera correcta en ejercicio de dichas competencias.

Respecto a algunas de las cuestiones planteadas en los informes sectoriales que se han citado en el antecedente de hecho cuarto del presente documento, se realizan las consideraciones siguientes, de acuerdo con el documento de respuesta a los informes emitidos:

• En relación con los informes del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de 27/07/2022 y 15/11/2022, se han corregido las cuestiones siguientes: se modifica el art. 19 de las Ordenanzas en el sentido de prohibir las instalaciones relacionadas con el aprovechamiento de energía renovable a menos de 75 m del linde Oeste del Sector; se modifica el art. 108.4 de las Ordenanzas para integrar las instalaciones relacionadas con el aprovechamiento de energía renovable en las edificaciones y espacios libres internos, y en los elementos singulares de la red viaria o aparcamientos; se incorporan normas de integración paisajística en los artículos 19 y 103 a 108 de las Ordenanzas; se ha modificado el Plano O.01, relativo a la Infraestructura Verde, con el criterio de que los viales de la actuación por los que discurren los itinerarios ciclistas forman parte de la infraestructura verde con la totalidad de su sección y longitud; y se ha eliminado en el art. 102 de las Ordenanzas la posibilidad de implantar instalaciones de energía renovable en la zona ZRP-AG. Con todo ello, se consideran cumplidas las condiciones indicadas en los citados informes en materia de infraestructura verde y paisaje.

• En relación con el informe de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, de 10/08/2022, en el documento de respuesta a los informes emitidos se indica lo siguiente: “Siendo que ciertamente, y hasta la aprobación del planeamiento, el suelo sigue siendo Suelo No Urbanizable, se ha procedido a corregir los planos I.07-1 y I.07-2, considerando las distancias correctas para Suelo No Urbanizable de las zonas de dominio público, zona de protección y límite de edificación, así como en la memoria justificativa del Plan Especial, apartado 3.12 Objetivos a considerar en la redacción de los instrumentos de desarrollo y Artículo 10 Tratamiento de los bienes de titularidad no municipal de las Ordenanzas del Plan Especial”. De acuerdo con el informe de ADIF, de 16/09/2022, tras la aprobación definitiva del Plan Especial, se aplicará una zona de dominio público de 5 m y una zona de protección de 8 m.

• En relación con el informe de la Autoridad Portuaria de Valencia, de 10/08/2022, en el documento de respuesta a los informes emitidos, se indica lo siguiente: “Efectivamente el resultado del Plan de Movilidad de junio de 2022 debe servir para identificar la mejor solución para atender la conexión viaria sur del puerto de Sagunto a través de Parc Sagunt I y su conexión con la CV 309, siendo que dicho estudio y la solución para un escenario a futuro basado en un nuevo Plan Estratégico de Valenciaport 2023 y 2025 excede de la capacidad del presente documento”.

• En relación con el informe del Ayuntamiento de Sagunt, en el documento de respuesta a los informes emitidos se contiene una extensa justificación, en unos casos, de las correcciones que se introducen en el documento para dar respuesta a las consideraciones del informe y, en otros casos, de que no se consideran necesarias correcciones en el Plan Especial. Puesto que la mayor parte de las cuestiones planteadas se refieren a cuestiones viarias, debe recordarse, de nuevo, que la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible es el departamento que tiene asignadas las competencias en materia de infraestructuras públicas viarias y ferroviarias.

• En relación con el informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio, de 18/11/2022, en el documento de informe de modificaciones tras la DATE se justifica que el elemento 102. Chimenea de ladrillo. ETRS89 30H 733174.3/4392246.1. Polígono 80 Parcela 84. GAUSA. SAGUNTO. Ref. Catastral 46222A080000840000JM se halla fuera del Sector del Área Logística de Sagunt.

Finalmente, en el documento de respuesta a las alegaciones e informes emitidos en la última fase de información pública, se analizan y se estiman o desestiman, de forma justificada, las cuestiones formuladas en los informes de las compañías suministradoras de servicios urbanísticos.

SEXTO. Dada la consideración de la actuación que se prevé implantar como actividad productiva especial, en el Plan Especial se plantea la minoración del estándar de las plazas de aparcamiento público para turismos. A estos efectos, se ha tramitado el procedimiento regulado en el apartado III.6.3 del Anexo IV de la LOTUP, que establece lo siguiente:

“Los estándares exigidos en los dos apartados 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”.

Cabe remitirse a la resolución de la consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, de fecha 16 de noviembre de 2022, en la que se indican todos los trámites realizados (incluidos los informes de la conselleria competente en materia de industria), se analiza el estándar legal, la reserva de aparcamientos que prevé el Plan Especial y la minoración de estándares que resulta, y concluye lo siguiente:

“EMITIR RESOLUCIÓN FAVORABLE a la minoración de estándares del Plan Especial del Área Logística de Sagunt, conforme a lo previsto en el apartado III.6.3 del Anexo IV de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana, en los términos indicados en el fundamento de derecho cuarto”.

Del citado fundamento de derecho, se destaca lo siguiente:

“Debe destacarse que el resto de estándares dotacionales, referidos a zonas verdes y equipamientos, se cumple en la ordenación propuesta del Plan Especial; también se cumple la reserva de plazas de aparcamiento para vehículos pesados y la reserva de plazas de aparcamiento privadas para turismos. De manera que solo se plantea una minoración del 26,33 % en la reserva de plazas públicas de turismos. Cabe destacar, por otra parte, el interés público que representa la actuación del Área Logística de Sagunt, tanto por su impacto en la actividad económica como en la creación de empleo”.

Aplicando esta minoración, la reserva de plazas de aparcamiento que establece el Plan Especial se resume del siguiente modo:

- 2.915 plazas de turismos en el viario público.
- 7.147 plazas de turismos en las reservas específicas de aparcamiento público (SCA1, SCA2, SCA3, SCA4, SCA6 y SCA9).
- 2.468 plazas públicas de turismos (1 plaza por cada 100 m²t de uso terciario), en el interior de las parcelas privadas terciarias (art. 24 de las Ordenanzas, en relación con el apartado III.5.3 del Anexo IV de la LOTUP).
- 490 plazas de vehículos pesados en las reservas específicas de aparcamiento público (SCA-5, SCA-7 y SCA-8), lo que supone el 25 % de la reserva exigida.
- 1.454 plazas de vehículos pesados en el interior de las parcelas privadas, lo que supone el 75 % de la reserva exigida (art. 23 de las Ordenanzas, en relación con el apartado III.6.2 del Anexo IV de la LOTUP).

SÉPTIMO. Tanto en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (en adelante, ETCV) como en el Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana, de 2018, se hace especial mención del municipio de Sagunt dentro de los proyectos territoriales fundamentales para el desarrollo económico y social del conjunto de la Comunitat Valenciana, y en concreto sobre los objetivos, directrices y principios directores fundamentadas en las actividades logísticas y de transporte. El conjunto que forman el Parque Empresarial de Parc Sagunt I y el Área Logística de Sagunt, tiene una superficie de unas 900 ha, entrando en la categoría de Nodo de Actividad Económica

regulada en la directriz 111 de la ETCV, relativa a los ámbitos estratégicos, como uno de los nodos más importantes de la Comunitat. Según el Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana, de 2018, y la ETCV, la zona está considerada como “Alternativa 3: Área de Oportunidad Logística Sagunto”. Está asociado como nodo de primera categoría, con el nodo logístico que representa el Puerto de Sagunto y el actual polo industrial de Parc Sagunt I y el resto de polígonos existentes. Conforme a esta consideración de ámbito estratégico, el informe en materia de adaptación a la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana es favorable al Plan Especial en lo que respecta a la ocupación de suelo para actividades económicas.

Esta área logística está relacionada con un puerto de mercancías que tiene prevista una gran ampliación y la posibilidad de la conexión ferroviaria y por carretera con el corredor mediterráneo, así como con la línea ferroviaria de Teruel- Zaragoza, y la conexión viaria con el noroeste de la península. Por otra parte, hay que destacar que el Port de Sagunt se sitúa a caballo de los ejes mediterráneo (Valencia-Barcelona) y mediterráneo-cantábrico (Sagunto-Zaragoza), tanto a nivel viario como ferroviario, con lo cual las sinergias en materia de intermodalidad son muy relevantes.

En la página 27 y siguientes de la memoria justificativa del Plan Especial se realiza un análisis de la previsión de suelo logístico. Se estima una demanda de suelo bruto (sellado) para el área metropolitana de València de aproximadamente 5.000.000 m² para los próximos 20 años; la actuación del Área Logística de Sagunt prevé una superficie para uso logístico (con la compatibilidad de uso industrial) de entre 2.500.000 y 3.500.000 m².

El Plan Especial contiene tanto la ordenación estructural del sector como la ordenación pormenorizada. En esta materia, cabe indicar que los Planes Especiales pueden formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística (que incluye la ordenación estructural y la ordenación pormenorizada) de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación, como es, en este caso, la Homologación del Área Parc Sagunt, tal como establece el art. 43.1 de la LOTUP.

Durante la tramitación del expediente, se ha puesto de manifiesto que existe demanda para la implantación de actividades industriales y logísticas en parcelas de dimensiones mucho mayores a las previstas en la ordenación inicial del Plan Especial. Por ello, se procede a la modificación de la ordenación pormenorizada del Plan Especial que se venía tramitando, para configurar parcelas de una dimensión muy superior.

En la ordenación urbanística se califica un total de 972.351,46 m²s de zonas verdes, que representan el 17,87 % respecto a la superficie computable del sector (5.440.940,80 m²s); y 343.766,32 m²s de equipamientos, que representan el 6,32 % respecto a la superficie computable del sector. Se cumplen, por tanto, los estándares mínimos legales del 10 % y 5 %, respectivamente, establecidos en el apartado III.6.1 del Anexo IV de la LOTUP.

Respecto a la edificabilidad, en términos globales se califican 2.667.901,18 m²s de parcelas industriales y logísticas, con un índice de edificabilidad neta de 1,09 m²t/m²s; 133.392,25 m²s de parcelas terciarias y logísticas, con un índice de edificabilidad neta de 1,85 m²t/m²s; y la estación intermodal, con una edificabilidad para ese uso de 316.528,24 m²t. En consecuencia, la edificabilidad total es de 3.471.316,19 m²t, que cumple el índice de edificabilidad bruta máximo de 0,638 m²t/m²s establecido en la Homologación del área.

En relación con la carretera CV-309, la zona de protección definida en suelo urbano (localizado al este de la carretera, correspondiente con el sector denominado Parc Sagunt I) es de 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima, tal y como exigía la normativa de carreteras en vigor en el momento de la Homologación del Área Parc Sagunt y Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I, aprobada en el año 2003. El presente Plan Especial establece también, respecto a la carretera CV-309, una zona de protección en 25 m medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima, disponiendo de informe favorable del titular de la vía de fecha 18 de octubre de 2021, que admite esa anchura de la zona de protección, reducida respecto a la anchura legal de 50 m para carreteras de cuatro o más carriles. Esta posibilidad está regulada en el art. 33 de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, que establece que en los terrenos clasificados como urbanos y urbanizables las zonas de

protección podrán venir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la administración titular de la vía.

El Estudio de Viabilidad Económica, tras estimar las cargas de urbanización y el valor en venta del producto inmobiliario resultante de la actuación, justifica la viabilidad de la actuación en términos económicos. En el Estudio de Sostenibilidad Económica se determinan las cargas derivadas del Plan Especial que corresponden al agente urbanizador y la estimación de gastos tras la recepción de la urbanización, así como los ingresos derivados de impuestos y tasas. Finalmente, se analiza la evolución de los saldos anuales en el Ayuntamiento de Sagunt derivados de la actuación, que resultan positivos. Debe indicarse que se han corregido las cuestiones que se han ido formulando en los informes previos emitidos respecto a estos documentos económicos.

El Plan Especial incorpora un Estudio de Perspectiva de Género, en el que se da cumplimiento a todos los aspectos indicados en el Anexo XII de la LOTUP. Se realiza un especial análisis de las necesidades de la población en general (que incluye las que corresponden a la infancia, la adolescencia y la familia) en un sector destinado al Transporte, a la Movilidad y a la Logística (Sector TML). Y se incluye un Anexo en el que se analiza la aplicación al Plan Especial de la “Guía para incorporar la perspectiva de género en actuaciones urbanas de la Comunitat Valenciana”.

A la vista de todo lo anterior, las determinaciones contenidas en el Plan Especial responden al interés público y se consideran correctas desde el punto de vista de las exigencias de la política sectorial, urbanística y territorial de la Generalitat Valenciana.

OCTAVO. La competencia para la aprobación definitiva de los Planes Especiales que promueve la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad es de la persona titular de la citada conselleria, previo informe de la Comisión Territorial de Urbanismo, a propuesta de la persona titular de la Dirección General de Urbanismo, de conformidad con el art. 44.3 de la LOTUP, los arts. 5 y siguientes del Decreto 177/2020, de 30 de octubre, del Consell, de aprobación del Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, y los arts. 3.7, 3.12, 5.1,

7.1 y concordantes del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat.

A la vista de cuanto antecede,

RESUELVO

PRIMERO. APROBAR DEFINITIVAMENTE el Plan Especial del Área Logística de Sagunt.

SEGUNDO. REMITIR LA PRESENTE RESOLUCIÓN al Registro Autonómico de Planeamiento para su inscripción en el mismo.

Contra la presente resolución podrá interponerse recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, en el plazo de dos meses a contar desde la publicación de la misma, conforme a lo dispuesto en los artículos 10 y 46 de la ley 29/98, de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Todo ello sin perjuicio de que se puedan ejercitar cualquier otro recurso o acción que se estime oportuno.”

Así mismo, a los efectos de lo dispuesto en el art. 57.7 del TRLOTUP, se indica lo siguiente:

- La Declaración Ambiental y Territorial Estratégica se aprobó en las Comisiones de Evaluación Ambiental de fechas 17 de febrero y 21 de noviembre de 2022 y publicada en el DOGV N.º. 9483, de 2 de diciembre de 2022. El contenido del proyecto en fase medioambiental, está a disposición del público en la página web:

<https://agroambient.gva.es/es/web/evaluacion-ambiental/expedients-anteriors-54-2019-eae>

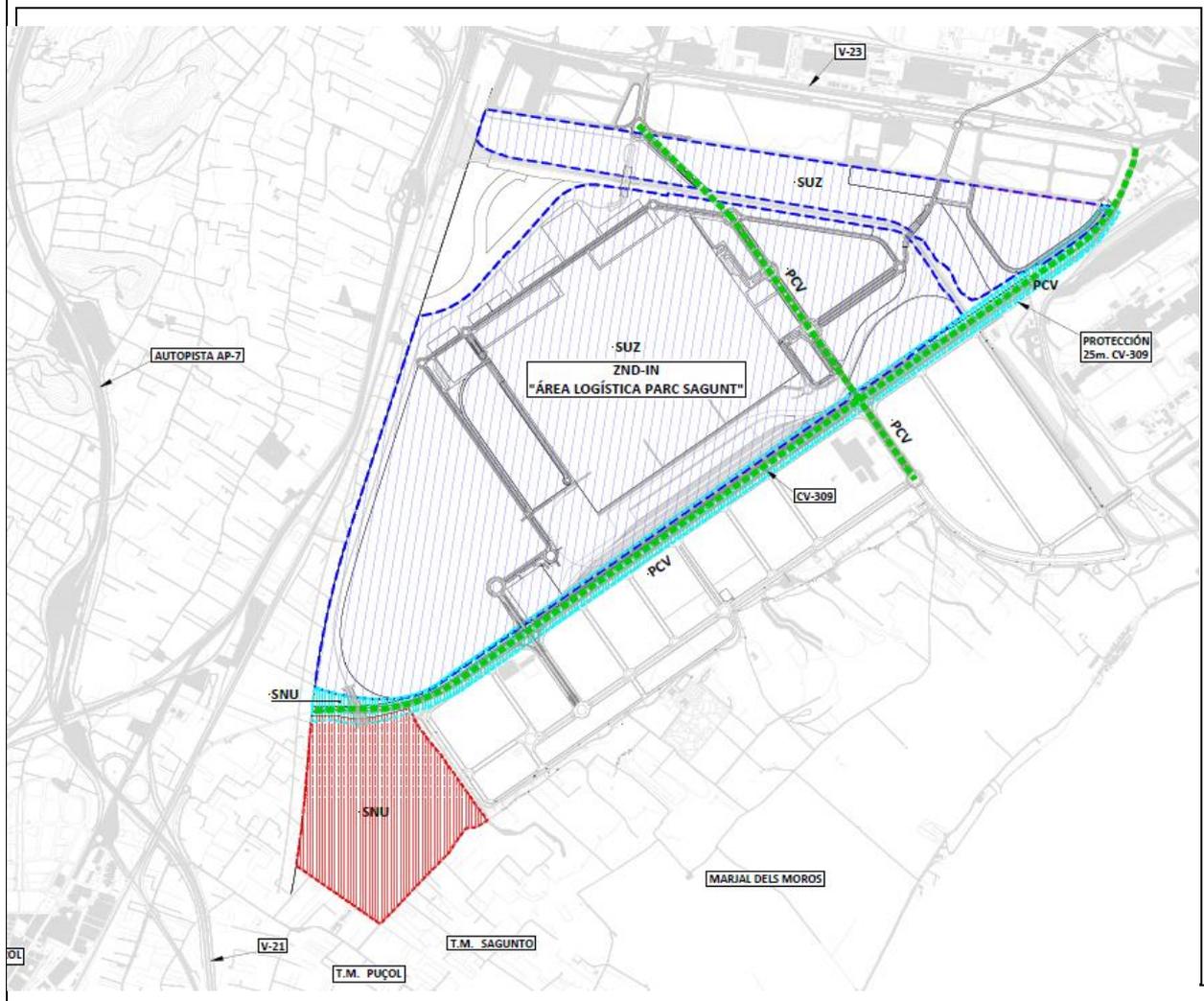
- El contenido íntegro del proyecto aprobado definitivamente está a disposición del público en la página web que se indica a continuación, en el apartado de “Consulta del Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento – RAIP”

https://ovius.gva.es/oficina_tactica/?idioma=ca_ES#/inicio

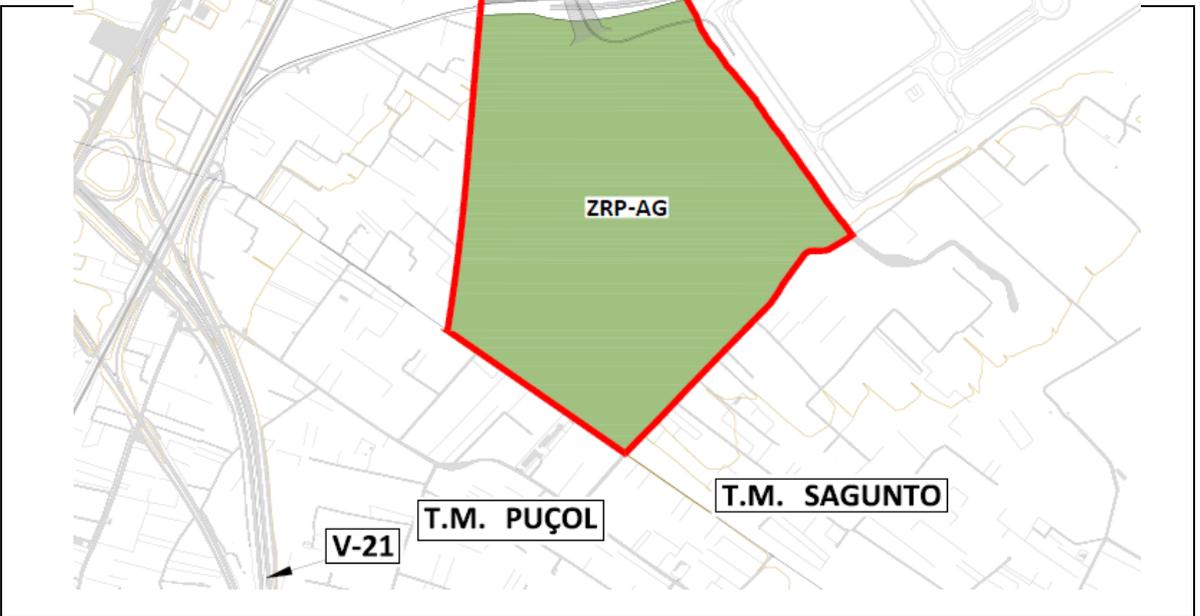
- El Plan Especial del Área Logística de Sagunt, ha sido inscrito en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico con el número 46220-0180.

Valencia, 7 de diciembre de 2022.—El secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, Carlos Aubán Nogués.

FICHA DE ZONA	ZONA DE NUEVO DESARROLLO INDUSTRIAL
DEFINICIÓN DE LA ZONA	
CÓDIGO DE LA ZONA	ZND-IN
SUPERFICIE	5.440.940,00 m ²
USOS	
USO DOMINANTE	Industrial
USOS COMPATIBLES	Terciario, Ferroviario Intermodal y Dotacional Actividades empresariales relacionadas con los sectores logístico, industrial, ferroviario intermodal y terciario Instalaciones de la red pública de comunicaciones electrónicas
USOS INCOMPATIBLES	Residencial, excepto residencial unifamiliar destinado a vivienda de personal de guardia de las instalaciones de usos distinto al de vivienda
DENSIDAD	Edificación aislada en parcela
INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTO (IEB)	El coeficiente de edificabilidad bruta del sector será como máximo de 0,638 m ² t/m ² s, que se corresponde con el establecido en el documento de Homologación del Área Parc Sagunt La edificabilidad bruta máxima es de 3.471,320,23 m ² t
POBLACIÓN MÁXIMA	
-	
PLANO	



PROTECCIONES
AFECCIONES
<ul style="list-style-type: none">- Carreteras<ul style="list-style-type: none">. Zona de protección (25 m) de la carretera CV-309-Transportes<ul style="list-style-type: none">. Zona de protección (70 m) del nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunto-Otras afecciones<ul style="list-style-type: none">. Zona de protección (25 m) de las líneas eléctricas de alta tensión. Zona de protección (4m a cada lado) Gasoducto
PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN
Aplicación de medidas correctoras de estudios sectoriales del Plan Especial: <ul style="list-style-type: none">- Estudio de Paisaje en lo que afecta al ámbito del sector y cargas definidas en la ficha de gestión- Estudio de corredor territorial y biológico- Estudio de huella de carbono y dispersión de contaminantes- Estudio Ambiental y Territorial Estratégico
CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS
Edificación aislada/Bloque exento Los usos terciarios (TR), ferroviario Intermodal (TI) y dotacionales (SQ) serán admisibles en aquellas zonas de ordenación pormenorizada señaladas como tal.
ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES
Ordenanzas del Plan Especial: <ul style="list-style-type: none">- 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 séptimo: Normas de integración paisajística

FICHA DE ZONA	ZONA RURAL PROTEGIDA AGRÍCOLA
DEFINICIÓN DE LA ZONA	
CÓDIGO DE LA ZONA	ZRP-AG
SUPERFICIE	681.836,46 m ²
USOS	
USO DOMINANTE	Los relacionados con el mantenimiento, conservación, mejora, aprovechamiento y puesta en valor de los recursos protegidos (corredor territorial y biológico)
USOS COMPATIBLES	
USOS INCOMPATIBLES	Cualquier otro no indicado como dominante o compatible
PLANO	
 <p>The map displays a green-shaded area labeled 'ZRP-AG' (Zona Rural Protegida Agrícola) outlined in red. This area is situated between the municipalities of T.M. PUÇOL and T.M. SAGUNTO. A road labeled 'V-21' is visible to the southwest of the zone. The map shows a network of roads and some green spaces within the urban areas.</p>	
PROTECCIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Infraestructura verde: Zona de Suelo No Urbanizable calificado de protección agrícola con el onbjet de conseguir la conectividad del sector con la Zona húmeda protegida de la Marjal y dar continuidad al corredor territorial y biológico Serra Calderona-Riu Palacia-Marjal dels Moros 	
AFECCIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Riesgo de inundación <ul style="list-style-type: none"> . Peligrosidad Geomorfológica según PATRICOVA - Carreteras <ul style="list-style-type: none"> . Zona de protección (25 m) de la carretera CV-309 	
PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN	
<p>Aplicación de medidas compensatorias del EATE y Estudios sectoriales del Plan Especial:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estudio del corredor territorial y biológico: Medidas especificadas en el apartado 6.3: <ul style="list-style-type: none"> . Ampliación del corredor ecológico . Creación de nuevos hábitats (zona encharcable, setos vivos, refugios) . Mejora de hábitats . Cajas nido 	
CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS	
-	
ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES	

Ordenanzas del Plan Especial:
- Título sexto: Normas de protección de suelo no urbanizable

FICHA DE GESTIÓN	ZND-IN ÁREA LOGÍSTICA PARC SAGUNT		
CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN			
ZONA DE ORDENACIÓN	ZND-IN		
CLASE DE SUELO	Suelo Urbanizable		
USOS			
USO DOMINANTE	Industrial		
USOS COMPATIBLES	Terciario, Ferroviario Intermodal y Dotacional Actividades empresariales relacionadas con los sectores logístico, industrial, ferroviario intermodal y terciario Instalaciones de la red pública de comunicaciones electrónicas		
USOS INCOMPATIBLES	Residencial, excepto residencial unifamiliar destinado a vivienda de personal de guardia de las instalaciones de usos distinto al de vivienda		
CRITERIOS DE APROVECHAMIENTO Y ÁREA DE REPARTO			
El área de reparto coincide con el ámbito del Sector. El aprovechamiento tipo es de 0,638 m ² t/m ² s.			
PLANO DE DELIMITACIÓN DEL SECTOR			
PARÁMETROS URBANÍSTICOS			
SUPERFICIE DEL SECTOR (m²s)	5.440.940,40	IEB (m²t/m²s)	0,638
SUP. RED PRIMARIA INSCRITA (m²s)	131.658,93	IER (m²t/m²s)	-
SUP. INSCRITA COMUNICACIONES (m²s) (urbanización a cargo del Sector, incluida en la SCS)	131.658,93	IET (m²t/m²s)	0,0453
SUP. INSCRITA DE ZONAS VERDES (m²s)	-	IEI (m²t/m²s)	0,5926

SUP. INSCRITA DE EQUIPAMIENTOS (m²s)	-	EDIF. RES. TOT (m²t)	-
SUPERFICIE RED PRIMARIA ADSCRITA (m²s)	-	EDIF. RES. TOT (m²t)	-
SUP. ADSCRITA COMUNICACIONES (m²s)	-	EDIF. VIV. VPP (m²t)	-
SUP. ADSCRITA DE ZONAS VERDES (m²s)	-	% RESERVA VPP (%)	-
SUP. ADSCRITA DE EQUIPAMIENTOS (m²s)	-	Nº DE VIVIENDAS TOTAL	-
SUP. RED PRIMARIA	131.658,93	Nº HAB. ESTIMADOS	-
RED PRIMARIA AFECTA A SU DESTINO (m²s)	-	Nº VIVIENDAS/HA	-
SUPERFICIE COMPUTABLE DEL SECTOR (m²s)	5.440.940,40		
CONDICIONES DE ORDENACIÓN			
Se ha desarrollado la ordenación pormenorizada en el Plan Especial			
CONDICIONES DE GESTIÓN			
FIGURA DE PLANEAMIENTO	Programa de Actuación Integrada		
GESTIÓN	DIRECTA		
PROGRAMACIÓN	La Unidad de Ejecución es única y coincide con el ámbito del Sector		
CONDICIONES DE EJECUCIÓN			
<p>1. Conexiones de la Infraestructura Verde del sector con el exterior</p> <ul style="list-style-type: none"> - Red de Infraestructuras No Motorizadas/Movilidad Sostenible Se asigna al agente urbanizador el proyecto, obtención de terrenos, en su caso, y la ejecución de las siguientes estructuras: <ul style="list-style-type: none"> * Pasarela ciclopeatonal sobre la autovía V-23 * Paso a distinto nivel para salvar el nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunto, independiente de los pasos a distinto nivel de la red viaria rodada. * Itinerario ciclopeatonal de conexión del Área Logística de Sagunt con Parc Sagunt I a través de los pasos de los enlaces Este 1 y Este 2 sobre la CV-309, que conectan con la red ciclopeatonal del Área Logística de Sagunt. * Itinerario ciclopeatonal integrado en el ecoducto a ejecutar sobre la CV-309 Estas actuaciones quedan recogidas en los planos O.01. O.04 y O.06 de este Plan Especial. - Actuaciones en el corredor territorial y biológico: <ul style="list-style-type: none"> Se asigna al sector el proyecto, la ejecución de las siguientes actuaciones: <ul style="list-style-type: none"> * Medidas preventivas: <ul style="list-style-type: none"> - Preservación de edificación en el sector suroeste del Área Logística de Sagunt. - Señalización de advertencia en los puntos de mayor riesgo de atropello y colisión con la fauna silvestre en la CV-309 a su paso por el corredor biológico. La definición exacta se realizará a la vista de los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental. * Medidas correctoras: <ul style="list-style-type: none"> - Restitución de acequias afectadas por la urbanización del Área Logística de Sagunt. - Pasos de fauna a considerar en las nuevas infraestructuras lineales que se desarrollen, vallado complementario, sistemas de escape y revegetación. - Ecoducto de conexión entre el Área Logística de Sagunt y la ZRP-AG sobre la CV-309 * Medidas compensatorias (en ZRP-AG) <ul style="list-style-type: none"> - Ampliación del corredor ecológico (recalificación zona ZRP-AG) - Creación de nuevos hábitats, mejora de hábitats y cajas nido, preferiblemente en la ZRP-AG, en la medida en que sea compatible con la propiedad y uso de los terrenos. 			

2. Suministro de agua

Conexión con la planta desaladora. La fuente primera y principal de suministro para las actuaciones propuestas ha de ser las instalaciones de desalación. Una vez agotado este recurso, en caso de pretender nuevos incrementos, estos podrán proceder de la conducción Turia-Sagunto". Deberá tramitarse la oportuna concesión para su aprovechamiento.

3. Red de saneamiento

Red de saneamiento separativa.

Recogida de aguas pluviales por sistema de drenaje que recoja las aguas procedentes de cubiertas de naves en depósitos de retención situados en las zonas verdes. Se aportará el caudal procedente de aliviaderos.

Esta red de depósitos de retención se conectará a la nueva EDAR a construir con cargo al sector en SQI-2. Se implantarán SUDS.

Se recuperará el agua de condensación de los equipos de refrigeración, en su caso.

Se aportará agua a la Marjal dels Moros desde dos orígenes: aguas de la EDAR convenientemente depuradas; y escorrentías en régimen de lluvias torrenciales según Estudio Hidrológico.

Las aguas residuales serán conducidas hasta la EDAR.

4. Energía Eléctrica

El suministro se realizará a partir de la nueva subestación de transformación a instalar en SQI-1.

5. Red pública de comunicaciones electrónicas

La conexión con la red pública de comunicaciones electrónicas se realizará a través de una cámara de conexión situada en el límite del sector. Se incluirá en las obras de urbanización la previsión de la red pública de comunicaciones electrónicas.

6. Red de gas

Se incluirá en las obras de urbanización, la construcción de la red de suministro de gas a las parcelas.

Se deberá trasladar el trazado de la red de gas existente.

7. Accesos viarios

Se asigna al agente urbanizador el proyecto, obtención de terrenos, en su caso, y la ejecución de las siguientes actuaciones (red primaria viaria) en el desarrollo del sector:

* Acceso Norte 1 (PCV-2). Conexión del sector con el polígono industrial Camí a la Mar, incluyendo el cruce a distinto nivel del nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunto en ejecución.

* Acceso Norte 2 (SCV-9 y SCV-10). Conexión del sector con el polígono industrial Camí a la Mar en su zona este, aprovechando la ejecución de un paso inferior bajo el nuevo acceso ferroviario al puerto de Sagunto. Incluye una rotonda de conexión con el viario del polígono industrial Camí a la Mar y los ramales de conexión con la CV-309.

* Acceso Este 1 (SCV-1). Remodelación del enlace existente de la CV-309 para adaptarlo a la ordenación del sector.

* Acceso Este 2 (PCV-3). Nuevo paso superior sobre la CV-309.

8. Gestión de residuos

Se incluirá la creación de un centro de transferencia de residuos en la parcela SQI-3, con capacidad suficiente para dar servicio a los residuos producidos en el sector.

9. Calidad del aire

Se incluirá la implantación de una estación de medición en continuo de la calidad del aire. Esta estación se integrará en la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, cuya ubicación deberá ser supervisada y consensuada con la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental.

10. Proyectos de Urbanización y otros proyectos de desarrollo

Los proyectos de urbanización y otros proyectos que desarrollen la ordenación del sector:

* Estarán sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

* Incorporarán Estudio de Integración Paisajística

* Irán acompañados de un Estudio de Huella de Carbono donde se concrete con mayor precisión la huella de carbono y se determine la ganancia producida por las zonas verdes y la pérdida por los campos de cítricos eliminados, que determinará las Tm de CO2 anuales a fijar y la superficie de suelo forestal a reforestar cuyos importes se incluirán en el Proyecto de Urbanización. El Proyecto de Urbanización incluirá una planificación de la reforestación (incluyendo suelos, plazos e importes) que será consensuada con el Servicio de Ordenación y Gestión Forestal de la D.G. de Medi Natural i d'Avaluacio Ambiental.

El Proyecto de Urbanización deberá ser informado, al menos, por el Servicio de Coordinación de Políticas de Cambio Climático y por el Servicio de Ordenación y Gestión Forestal.

* Incorporarán un Plan de Seguridad frente al riesgo de accidentes que tendrá en cuenta la incidencia de las actividades peligrosas situadas fuera del sector.

* Tendrán en cuenta la perspectiva de género.

* Necesitarán Memoria de Impacto Patrimonial.

11. Plan de Movilidad

El Plan de Movilidad y las propuestas relativas a transporte público deberán actualizarse conforme se conozca el tamaño y características de las empresas que se implanten en el Área Logística.