



## ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1. MARCO NORMATIVO.....	5
1.2. PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA .....	5
1.3. EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (I.S.A.).....	6
1.4. CONTENIDO DEL I.S.A. ....	6
1.5. METODOLOGÍA.....	6
2. ANTECEDENTES.....	7
3. CARACTERÍSTICAS y OBJETIVOS del PLAN. RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS.....	7
3.1. CRITERIOS DE DISEÑO Y DESARROLLO.....	7
3.2. OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO .....	7
3.3. ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN .....	8
3.4. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.....	9
3.5. ORDENACIÓN PORMENORIZADA.....	9
3.6. DESARROLLO PREVISTO DE LA TRAMITACIÓN.....	9
3.7. RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD.....	9
4. DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO EN LA SITUACIÓN ACTUAL.....	13
4.1. EL MEDIO FÍSICO.....	13
4.2. EL MEDIO BIÓTICO.....	17
4.3. EL MEDIO SOCIOECONÓMICO.....	20
4.4. EL MEDIO TERRITORIAL.....	22
5. EVOLUCIÓN DE LA ALTERNATIVA 0.....	22
5.1. INFRAESTRUCTURAS. INTRODUCCIÓN .....	22
5.2. TRANSPORTE. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.....	25
5.3. TRANSPORTE INFRAESTRUCTURAS FUTURAS.....	27
5.4. AGUA Y ENERGÍA.....	28
5.5. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ACTUAL Y EN TRAMITACIÓN.....	29
5.6. TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE .....	31
6. PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES QUE SEAN RELEVANTES PARA EL PLAN.....	31
6.1. PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES.....	31
6.2. MEDIDAS PROPUESTAS.....	34
7. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL RESPECTO AL PLAN.....	36
7.1. A NIVEL INTERNACIONAL.....	36

7.2. A NIVEL NACIONAL.....	36	11. MEDIDAS PRESCRITAS PARA EL SEGUIMIENTO (ART 15 LEY 9/2006).....	51
7.3. A NIVEL AUTONÓMICO.....	36	12. RESUMEN NO TÉCNICO DE LA INFORMACIÓN.....	52
7.4. A NIVEL LOCAL.....	36	12.1. INTRODUCCIÓN.....	52
7.5. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.....	37	12.2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA.....	53
8. EFECTOS SIGNIFICATIVOS POTENCIALES.....	38	12.3. OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN.....	53
8.1. METODOLOGÍA Y SINTESIS DE INFORMACION.....	38	12.4. SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICAR EL PLAN.....	53
8.2. EFECTOS SOBRE PUNTOS DE INTERÉS GEOLÓGICO.....	40	12.5. CARACTERÍSTICAS QUE PUEDAN VERSE AFECTADAS POR EL PLAN.....	57
8.3. EFECTOS SOBRE LA ATMÓSFERA.....	40	12.6. PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES.....	57
8.4. EFECTOS SOBRE LA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA.....	40	12.7. MEDIDAS PROPUESTAS.....	58
8.5. EFECTOS SOBRE EL SUELO.....	40	12.8. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE ÁMBITO INTERNACIONAL, NACIONAL, LOCAL Y/O AUTONÓMICO.....	59
8.6. EFECTOS SOBRE LA VEGETACIÓN.....	41	12.9. EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE.....	61
8.7. EFECTOS SOBRE LA FAUNA.....	41	12.10. MEDIDAS DE PREVENCIÓN; REDUCCIÓN Y/O CORRECCIÓN PREVISTAS.....	61
8.8. EFECTOS SOBRE EL PAISAJE.....	41	12.11. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE EMPLAZAMIENTO.....	62
8.9. SANEAMIENTO Y ABASTECIMIENTO.....	42	13. VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS.....	64
8.10. GESTIÓN DE RESIDUOS.....	43	14. DETERMINACIONES ÓRGANO AMBIENTAL.....	64
8.11. CONSUMO ENERGÉTICO.....	43	ANEJOS.....	64
8.12. USOS DEL SUELO.....	43	A 1. ANEJO 01 ESTUDIO MASAS VEGETALES.....	64
8.13. POBLACIÓN HUMANA.....	43	A 2. ANEJO 02 ESTUDIO ACÚSTICO.....	64
8.14. ESPACIOS PROTEGIDOS.....	43	A 3. ANEJO 03 ESTUDIO PATRIMONIO.....	64
8.15. PATRIMONIO CULTURAL.....	44	A 4. ANEJO 04 URBANISMO.....	64
8.16. EFECTOS SOBRE EL PLANEAMIENTO, USOS.....	44	A 5. ANEJO 05 ESTUDIO HÍDRICO.....	64
8.17. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO.....	45	A 6. ANEJO 06 ESTUDIO INUNDABILIDAD.....	64
9. MEDIDAS CORRECTORAS, PREVENTIVAS Y REDUCTORAS.....	45		
9.1. OPTIMIZACIÓN DEL CONSUMO DE RECURSOS ENERGÉTICOS.....	45		
9.2. PRESERVACIÓN DE LOS VALORES NATURALES Y BIODIVERSIDAD.....	45		
9.3. REDUCCIÓN DE LOS EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, ACÚSTICA, LUMÍNICA, Y ELECTROMAGNÉTICA.....	46		
9.4. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL.....	46		
9.5. FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	46		
10. DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS.....	46		
10.1. LOCALIZACIÓN.....	47		
10.2. ALTERNATIVA 1.....	48		
10.3. ALTERNATIVA 2.....	49		
10.4. ALTERNATIVA 3.....	49		
10.5. ELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS.....	50		
10.6. ALTERNATIVA DE CRECIMIENTO CERO Y MODELO DE DESARROLLO PROPUESTO.....	50		

## INTRODUCCIÓN

### 1.1. MARCO NORMATIVO

En lo referente a la redacción y tramitación del Informe de Sostenibilidad Ambiental, la normativa de referencia es aquella que entiende de la Evaluación Ambiental Estratégica previa a la realización de Planes y Proyectos, como instrumento de prevención para integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos, que puedan implicar efectos significativos sobre el medio ambiente, bien por sus propias determinaciones, o, de manera indirecta, porque establezcan el marco para el posterior desarrollo y autorización de proyectos que deban ser sometido a Evaluación de Impacto Ambiental:

- Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo de 27 de junio de 2001 por la que se requiere a los países miembros la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, por la que se incorpora a la legislación estatal la anterior Directiva Europea.

### 1.2. PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

Documentalmente, el proceso de la Evaluación Ambiental Estratégica, consta en primera fase de un Documento Inicial o Documento Consultivo, a formular por el Órgano o Administración promotora del Plan, que debe acompañar a la comunicación del inicio de la planificación al órgano ambiental correspondiente; el cual es respondido por el Órgano Ambiental competente, por la formulación del Documento de Referencia, el cual sirve de marco a la posterior redacción del Informe de Sostenibilidad Ambiental (I.S.A.), el cual se elabora por el órgano promotor del plan de acuerdo con las directrices contenidas en el Documento de Referencia

Tras someter dicho Informe de Sostenibilidad Ambiental, al procedimiento de Información Pública, ha lugar a la elaboración de una Memoria Ambiental, a redactar, en fase posterior de definición del planeamiento, de manera conjunta, tanto por el Promotor como por el Órgano Ambiental.



### 1.3. EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL (I.S.A.)

La Ley 9/2006, en lo referente al contenido y objetivos del Informe de Sostenibilidad Ambiental, cita en su artículo 8 que:

1. *En el informe de sostenibilidad ambiental, el órgano promotor debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa.*
2. *El informe de sostenibilidad ambiental, facilitará la información especificada en el Anexo I, así como aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar la calidad del informe. A estos efectos, se tendrán en cuenta los siguientes extremos:*
  - a. *Los conocimientos y métodos de evaluación existentes*
  - b. *El contenido y nivel de detalle del plan o programa*
  - c. *La fase del proceso de decisión en que se encuentra*
  - d. *La medida en que la evaluación de determinados aspectos necesita ser complementada en otras fases de dicho proceso, para evitar su repetición*
3. *Se podrá utilizar la información pertinente disponible que se haya obtenido en otras fases del proceso de decisión o en la elaboración de los planes y programas promovidos por otras Administraciones Públicas así como los que se deriven de la aplicación de la normativa vigente.*
4. *El informe de sostenibilidad ambiental, como parte integrante de la documentación del plan o programa, debe ser accesible e inteligible para el público y las Administraciones públicas, y contendrá un resumen no técnico de la información a que se refiere el anexo I.*

### 1.4. CONTENIDO DEL I.S.A.

De nuevo es necesario remitirnos a la referida Ley 9/2006, dado que el Anexo I hace referencia al contenido mínimo del informe de sostenibilidad ambiental, el cual recogerá, por tanto:

- a) *Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas conexos.*
- b) *Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución de manera significativa.*
- c) *Las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa.*
- d) *Cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en concreto los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental designada de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.*

- e) *Los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.*
- f) *Los probables efectos – secundarios, acumulativos, sinérgicos: a corto medio o largo plazo; permanentes y temporales, sean positivos o negativos – significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluso el patrimonio histórico, el paisaje y la interrelación entre estos factores.*
- g) *Las medidas previstas para prevenir, reducir, y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del plan o programa.*
- h) *Un resumen de las razones de la selección de las alternativas previstas, y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida. La selección de las alternativas en caso de propuestas tecnológicas, incluirá un resumen del estado del arte de cada una y justificará los motivos de la elección respecto a las mejoras técnicas disponibles en cada caso.*
- i) *Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento, de conformidad con el artículo 15 de la Ley*
- j) *Un resumen no técnico de la información facilitada en virtud de los párrafos precedentes.*
- k) *Un informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan o programa.*

### 1.5. METODOLOGÍA

Los objetivos anteriormente referidos, se efectuará una evaluación sobre cada una de las fases y contenido del planeamiento, de acuerdo a al siguiente proceso metodológico:

- I. Análisis de la actuación. Se procederá a una descripción de la actuación de la Plataforma Logística, sus antecedentes, así como se analizarán las relaciones con otros planes o programas conexos.
- II. Análisis del medio: aspectos relevantes de la situación actual, y posibles escenarios futuros, procediendo a identificar y caracterizar los elementos ambientales y territoriales afectados, así como la previsión de su evolución en la alternativa CERO, o de no ejecución de la Plataforma Logística.
- III. Análisis de las propuestas alternativas de ordenación, en relación a su integración con el entorno, y con las infraestructuras existentes, y futuras con las que deberá interrelacionarse
- IV. Análisis de integración territorial de la actuación, respecto al resto de actuaciones en el territorio (Especialmente industriales) y sus efectos conjuntos respecto a la sostenibilidad ambiental.
- V. Propuestas de medidas preventivas y de integración ambiental. Estas propuestas contrarrestarán en la medida de lo posibles, los efectos significativos negativos detectados en esta fase previa, asociados a la implantación de la Plataforma Logística. Se incluirán recomendaciones para mejorar, en las fases

posteriores del planeamiento, la integración ambiental de la actuación. Ello incluirá, no sólo los aspectos más fácilmente mensurables, sino además, a la inclusión o mayor desarrollo del estudio de aspectos que en su caso, no se hayan podido determinar aun suficientemente, pero que deberán analizarse y/o corregir una vez más detallados los aspectos como ordenación, obras de urbanización, etc, etc.

- VI. Análisis del programa de seguimiento, lo que incluye el análisis de la posibilidad de un seguimiento efectivo de los principales problemas y valores ambientales, y de los indicadores establecidos al efecto.
- VII. Evaluación económica financiera de los costes de implantación, especialmente en lo referente a costes externos (infraestructuras, medidas de corrección y compensación, etc), que deben internalizarse en los costes internos de la actuación.
- VIII. Resumen de la información del I.S.A., que recogerá, de una manera comprensible para una persona sin conocimientos técnicos en la materia, un resumen de su contenido para la posterior divulgación y conocimiento público.

## 2. ANTECEDENTES

### 2.1.1. Área Especial "Parc Sagunt"

Los antecedentes legales más inmediatos, son los relacionados con la aprobación, establecimiento de fases e inicio del desarrollo del área denominada "Área Parc Sagunt", la cual ha tenido la siguiente cronología:

- Resolución de 26 de marzo de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la homologación Área Parc Sagunt y el Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I.
- Resolución de 16 de Marzo de 2009, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la modificación del Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I.

### 2.1.2. Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto.

El Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto, data del año 1986, con posterior revisión del mismo efectuada en el año 1992. En el mismo se recogía como Suelo Urbanizable No Protegido el ámbito objeto de este estudio, si bien, a su vez el desarrollo del "Área Parc Sagunt", que incluye a Parc Sagunt I (en construcción), y Parc Sagunt II (en planeamiento), lo califican como de uso Industrial y Terciario.

### 2.1.3. Proyecto de Construcción "Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto". Ministerio de Fomento

Este proyecto se halla actualmente en redacción, habiendo sido adjudicado por el Ministerio de Fomento a la UTE PROINTEC, SA- PRORAIL INGENIEROS, S.L con fecha 21 de diciembre de 2007. El ramal ferroviario desde la línea principal Valencia – Barcelona, debe permitir el acceso público a las instalaciones actuales del puerto, y a las nuevas ampliaciones portuarias, de forma independiente, en la medida de lo posible de las instalaciones ferroviarias de SIDMED.

### 2.1.4. Estudio de Planeamiento de la Plataforma Logística de Sagunto. Documento de Referencia

Estudio realizado por la Dirección General de Transporte y Logística de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, y redactado por TRN INGENIERÍA-CIVIS CONSULTORES UTE, con fecha 21 junio de 2010, y que fue remitido para su evaluación e informe, a las Administraciones y Organismos afectados por el mismo. En especial, con esta fecha fue solicitado el Documento de Referencia ante el órgano ambiental correspondiente.

Este Estudio de Planeamiento, a su vez, recogía las propuestas de accesos tanto rodados como por vía férrea, de un Estudio de Accesos redactado por el mismo equipo técnico, en 2009, y que recogía de manera preliminar el trazado del Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto.

## 3. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS DEL PLAN. RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS.

### 3.1. CRITERIOS DE DISEÑO Y DESARROLLO.

La planificación de la Plataforma Logística de Sagunto, se está llevando a cabo en primera fase, con un Estudio de Planeamiento sobre parte del ámbito del Plan Especial del Área Parc Sagunt II, que, donde figura en la actualidad como Suelo Urbanizable No Protegido, y que llevará a tramitar un Plan Parcial que desarrolle parcialmente el ámbito incluido en el Proyecto de Homologación del Área Parc Sagunt.

Así pues, tras la tramitación del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, y una vez definidas las condiciones de diseño del Acceso Sur Ferroviario al Puerto de Sagunto, y la Estación Intermodal de mercancías, se redactará el Plan Parcial, que modificará la clasificación del suelo y determinará la ordenación pormenorizada del sector, identificando asimismo los elementos propios de la Red Primaria que quedan incluidos en el ámbito y definirá todos los relativos a la Red Secundaria.

Este nuevo desarrollo se plantean desde la búsqueda de un modelo que aplique los criterios de sostenibilidad ambiental, a la vez que económica, potenciando la eficiencia energética y la sostenibilidad como ejes fundamentales, destacando los siguientes criterios:

- Autosuficiencia energética, búsqueda del saldo "0" energético.
- Uso de placas solares en cubierta potenciando el autoconsumo.
- Favorecer la recogida selectiva
- Reutilizar las aguas de lluvia para el riego de jardines y limpieza de viarios.
- Favorecer las orientaciones adecuadas que garanticen una optimización en el uso de las fuentes de energía y control del aislamiento térmico.

### 3.2. OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO

Como desarrollo de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana, la Dirección General de Transportes y Logística de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, realizó, de manera preliminar, un Estudio de

Implantación de Nodos Logísticos en la Comunidad Valenciana, donde se determinaron las zonas idóneas para la implantación de los complejos logísticos previstos en dicha Estrategia.

En el caso de Sagunto, el documento destacaba:

- El Puerto de Sagunto es el tercer puerto de la Comunidad Valenciana, aunque englobado en la Autoridad Portuaria de Valencia. El año 2008, obtuvo un tráfico total de mercancía de 6.748.185 TN, con un tráfico de contenedores de 8.980 TEUS. Su explotación, por cercanía y situación, es complementaria del Puerto de Valencia
- Representa un nodo multimodal de primer orden, junto a los otros tres puertos de interés general de la Comunidad Valenciana: Valencia, Castellón y Alicante.
- Sus buenas condiciones de comunicación, puesto que está imbricado en el corredor mediterráneo, con el paso junto al mismo del FF.CC Valencia Barcelona, tanto el actual como el trazado previsto para el AVE, así como la autopista AP-7, y el inicio de la Autopista A-23 "Mudéjar", hacia Zaragoza y Somport/Francia
- Su localización a caballo de las zonas industriales del norte de Valencia y sur de Castellón, y, lo que es más importante, el desarrollo en sí del "AREA PARC SAGUNT", como principal motor de desarrollo y generador de tráfico para el Parque Logístico.

Por otro lado, las estimaciones de suelo logístico para el área de Sagunto, según dicho documento, se cifraban para el año 2015, en 300.000 m2 dedicados a instalaciones ferroviarias, y 700.000 m2 dedicadas a usos logísticos con lo que arroja un total de demanda de 1.000.000 m2 previstos en el año horizonte.

Igualmente, ya en el momento actual hay varias industrias implantadas, tanto en los polígonos industriales tradicionales, como el Polígono Norte, como en el desarrollo de Parc Sagunt I, de gran tamaño, existiendo por otro lado la posibilidad real de implantación de nuevas industrias en dicho parque industrial, que ocupa los terrenos ocupados por los antiguos Altos Hornos

Así pues, ya se apuntaba en este primer estudio, la conveniencia de que dicha Plataforma Logística, se ubicara dentro del perímetro del Área Parc Sagunt, y en particular, en el futuro desarrollo de Parc Sagunt II, dado que de este modo se complementaría perfectamente con la actividad industrial ya referida.

De este modo, al redactar, ya en el año 2010 el Estudio de Planeamiento para el Parque Logístico de Sagunto, se delimitó un área de reserva para la implantación de una zona de actividades logísticas y una estación Intermodal de FF.CC. para mercancías, dentro de una zona reservada en la ya definida como Área Parc Sagunt, y, en concreto, en la fase "Parc Sagunt II".

Como elemento no sólo vertebrador, sino condicionante de todas las decisiones de diseño, estaba el hecho de dotar de una estación ferroviaria de mercancías de carácter intermodal al área de Sagunto y su puerto, que supliese las carencias actuales en cuanto capacidad y explotación, de la actual terminal "Sagunto-Cargas", así debía quedar integrado dentro del diseño del nuevo acceso ferroviario al Puerto de Sagunto, en desarrollo por el Ministerio de Fomento, que también elimina el actual cuello de botella de la zona de adscripción a SIDMED.

Así, además de dicha terminal, la Plataforma Logística vendrá completada por un Parque Logístico de al menos 1.600.000 m2 de superficie bruta, con conexión directa con la estación intermodal y con las autovías A-7/AP-7 y A-23, que sirva de nodo logístico junto a su interrelación con los muelles del Puerto de Sagunto.

En este ámbito por tanto, los objetivos perseguidos son los siguientes:

- Creación de una Plataforma Logística que genere suelo para actividades productivas junto a una nueva estación ferroviaria intermodal y en conexión directa con el puerto de Sagunto.
- Desarrollar la ordenación urbanística del ámbito descrito, con uso característico el logístico, con parcelas destinadas al almacenaje y procesado de mercancías. Se prevé asimismo la compatibilidad de este uso con el terciario al que se destinará parte de las parcelas resultantes de la programación.
- Realizar un diseño que aporte sinergias, con el resto de zonas industriales que están ya en funcionamiento junto a la futura Plataforma Logística: Parc Sagunt I, Polígono Camí a la Mar, etc.
- La ordenación del sector resolverá las conexiones con las infraestructuras existentes, en especial con la red de Autovías formada por la malla de la A-7, A-23 y V-21. Una zona importante del sector se reservará para la implantación de una estación intermodal que quedará directamente conectada al Corredor Mediterráneo en el línea Valencia – Barcelona..

Además, esta nueva ordenación dará respuesta a las cuestiones urbanas y paisajísticas propias del enclave:

- Se integrará con el resto de zonas industriales donde se inserta, sin por ello, olvidar que será un área que afecta a los valores paisajísticos de la Horta de Sagunt, previendo espacios y medidas de transición que amortigüe los posibles impactos negativos en la percepción del paisaje.
- Respetará la orografía del lugar con una propuesta de zonificación y rasantes compatible con la misma.
- Integrará en su ordenación la vía pecuaria que discurre por el sector.
- Establecerá unas condiciones de la edificación que tengan en cuenta los condicionantes del entorno y contribuyan a disminuir el posible impacto visual de las nuevas construcciones.

### 3.3. ÁMBITO DE LA ACTUACIÓN

El sector está situado en el término municipal de Sagunto (Valencia), al Sur de su casco urbano, y en el entorno de las zonas industriales del mismo: Polígono Norte, Polígono Camí al Mar, Puerto de Sagunto; y, con especial relevancia, frente al Parc Sagunt I, el cual se sitúa al otro lado de la carretera CV-309, que actuará de eje central entre la Plataforma y Parc Sagunt I.

La totalidad de la Plataforma Logística queda incluida dentro del Área Parc Sagunt, de la cual la denominada Parc Sagunt II (Fase 2) ocupa una zona triangular de cerca de 6 millones de metros cuadrados, delimitada en cada uno de sus lados por una infraestructura viaria:

- Lado Sureste: Carretera CV-309 (Desdoblada en tramo Parc Sagunt I)
- Lado Suroeste: Autovía V-23 / A-23
- Lado Norte: Polígono Camí de la Mar y futuro corredor infraestructuras Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Sagunto.

Se trata de una zona dedicada al cultivo de cítricos y frutales, con estructura de la propiedad en pequeñas parcelas, pero situado en un entorno fuertemente industrializado, y cercano a las zonas urbanas de las playas al norte de la ciudad de Valencia.

Es de destacar que la industria de la zona es de tipo pesado, con empresas de gran tamaño dedicadas a industrial de metal, química, y energía, como:

- Acerlor Mittal (SIDMED): Siderurgia. Acero y laminados
- Fertiberia: Abonos orgánicos y minerales
- SAGGAS: Planta regasificadora
- Unión Fenosa: Central Eléctrica de Ciclo Combinado (Gas Natural)
- Red Eléctrica Española: Interconexión eléctrica submarina con Islas Baleares (Proyecto Rómulo)
- Drace (Dragados) Estructuras especiales.
- Hierros de Levante. Siderurgia. Aceros
- Asland Lafarge Cementos en granel
- Ferrodisa Siderurgia. Aceros

Dista 9 kilómetros por carretera (CV-309 y autovía V-23), del Puerto de Sagunto, y una distancia similar por vía férrea una vez ejecutado el Acceso Ferroviario previsto.

Al mismo tiempo, dista 53 kilómetros del Puerto de Valencia, a través del itinerario para vehículos pesados obligatorio (Autopista A-7, y autovías CV-35 y V-30 hasta el acceso Sur al Puerto de Valencia). Por ferrocarril, dista un total de 35 kilómetros por la vía Tarragona- Valencia actual.

Todo el suelo está clasificado como Suelo No Urbanizable de Uso Común, aunque englobado como reserva de suelo dentro de la actuación Area Parc Sagunt 2.

### **3.4. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.**

En lo relativo a la ordenación estructural, el Planeamiento establecerá, en su redacción, las siguientes determinaciones, que, a modo de avance, se proponen en este I.S.A. y en el Estudio de Integración Paisajística ya realizado por la Consellería de Infraestructuras:

- Establece el aprovechamiento tipo del sector, así como la zonificación dentro del Suelo Urbanizable del Área Parc Sagunt.
- Identifica las reservas de suelo dotacional público que forman parte de la Red Primaria.
- Establecerá en su caso, la reposición de vías pecuarias como Red Primaria
- Se adscriben a la red primaria las correspondientes zonas de afección de Carreteras, Ferrocarril y Cauces incluidas en el sector
- La zona destinada a Terminal Intermodal tendrá la consideración de Equipamiento de Red Primaria.

### **3.5. ORDENACIÓN PORMENORIZADA**

El Planeamiento, en su tramitación posterior, define la ordenación pormenorizada del sector, de tal modo que quedan definidas para todo su ámbito las siguientes determinaciones:

- Establece las reservas de la red secundaria de suelo dotacional. Determina las alineaciones y rasantes y las zonas verdes que, por el uso dominante del sector, tienen una superficie superior al 10% de su superficie computable.
- Asignará los usos pormenorizados de las distintas parcelas, con especial atención a las condiciones derivadas del uso logístico, tanto como actividad primaria, como de otras actividades terciarias necesarias para la operatividad de la Plataforma (Restauración, Gasolineras, Reparación de vehículos, etc.=.
- Regulará las condiciones de la edificación de cada zona de ordenación tales como la edificabilidad, la altura, el número de plantas etc.
- En este caso especial, recogerá el diseño y caracterización de los apartaderos de uso privado previstos en la Plataforma, y que estarán asociados a determinadas parcelas de uso logístico

### **3.6. DESARROLLO PREVISTO DE LA TRAMITACIÓN.**

El proceso de planificación se inició con la tramitación del Estudio de Planeamiento, dado que los terrenos ya estaban incluidos dentro del ámbito urbanístico del Área Parc Sagunt, en el propio Plan General de Sagunto. Con fecha 21 de junio de 2010, se procedió a solicitar la emisión del Documento de Referencia al Órgano Ambiental

Posteriormente a la tramitación del Estudio de Integración Paisajística y del Informe de Sostenibilidad Ambiental, se redactará el Plan Parcial y el Proyecto de Urbanización, que recogerán las determinaciones resultantes del procedimiento de tramitación de la presente documentación.

En primera instancia, el desarrollo del Plan estará sujeto a la tramitación de todo el expediente administrativo que conlleva la redacción del planeamiento. Una vez aprobado definitivamente el planeamiento que ordenará el ámbito, y considerando que el sistema de gestión será el de la expropiación de los terrenos incluidos en el mismo, la Administración llevará a cabo las obras de urbanización del sector. Es probable que éstas se desarrollen por fases que dependerán, por un lado, de la necesidad de suelo logístico existente en el momento, y por otro de la programación de las obras de construcción de la estación ferroviaria incluida en el sector.

El desarrollo del Plan concluye con la recepción de las obras de urbanización por parte de la Administración competente. Las parcelas lucrativas resultantes de la reparcelación se pondrán a disposición del mercado para el uso concreto al que las destine la ordenación urbanística, que podrá ser logístico o terciario.

### **3.7. RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO Y SOSTENIBILIDAD**

Se tomarán otros planes relacionados de manera directa o indirecta con el ámbito de estudio o que se refieran al desarrollo urbano en la Comunidad Valenciana, ya sea como suelo industrial o cualquier otro uso.

### 3.7.1. RED TRANSEROPEA DE TRANSPORTE (TEN-T) Comisión Europea. Agencia Transeuropea del Transporte.

La Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) es un concepto de carácter político y técnico creado por la Unión Europea a través de la Decisión 1692/96/EC del Parlamento Europeo y el Consejo del 23 de julio de 1996, "sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte", para designar una malla de ámbito europeo capaz de potenciar la creación de un mercado único europeo a través de la eliminación de obstáculos de todo tipo al libre flujo de personas y mercancías, a través de las fronteras interiores entre los estados miembros.

No debe confundirse la Red Transeuropea de Transportes con los Proyectos Prioritarios de la Red Transeuropea de Transportes, actuaciones que la Comisión Europea considera de carácter estratégico para el conjunto de la Red, y que son premiadas por ello con ayudas directas (en forma de subvención) o indirectas (en forma de créditos del Banco Europeo de Inversiones) a los Estados miembros que las ejecutan.

En su actualización de 19 de Octubre de 2003, declara incluido dentro de dichos Proyectos Prioritarios de la Red Europea de Transporte, el Corredor Mediterráneo, entre La Junquera y Algeciras, discurriendo por la costa entre la frontera francesa y Almería. Ello implica la potenciación de la ejecución de las actuaciones sobre la infraestructura ferroviaria y las instalaciones logísticas en dicho corredor.

El Corredor Mediterráneo se constituye en un corredor multimodal, viario y ferroviario, que conecta desde la frontera francesa los principales nodos del mediterráneo, atravesando cuatro comunidades autónomas que engloban el 40% de la población española y el 40% del PIB nacional. Se trata de un eje estratégico para España y para Europa, al permitir la conexión del sur con el centro y norte del continente.

El corredor ferroviario presentado hoy sigue el trazado previsto en el estudio elaborado por el Ministerio de Fomento. Así, conectará en la red básica las ciudades de Girona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Cartagena y Almería, y enlazará a través del eje transversal andaluz con Granada y Antequera, ciudad en la que se bifurca para finalizar en Sevilla y en Algeciras, ramal que comparte con el corredor central.

En la red global se contempla la conexión ferroviaria desde Sevilla a Cádiz y a Huelva, que estarán próximamente conectadas mediante líneas de alta velocidad, continuando hasta la frontera portuguesa. Así mismo, Málaga estará conectada con los corredores Central y Mediterráneo a través de su enlace por Antequera con la línea de alta velocidad ya existente.

En cuanto al corredor viario, el trazado de la red básica discurre por la costa desde la frontera francesa hasta Málaga, conectando todas las ciudades ya citadas, y continúa hasta Sevilla, bifurcándose en dos ramales, uno que finaliza en la frontera portuguesa pasando por Huelva, y otro, compartido con el corredor central, que termina en Algeciras, pasando por Cádiz. Además, en red global están incorporados otros viales ya existentes, como los accesos a Granada desde Lumbreras y desde Motril, así como el enlace entre Málaga, Algeciras y Cádiz.

De esta forma, tendrán acceso al corredor los puertos de Barcelona, Tarragona, Castellón, Sagunto, Valencia, Alicante, Cartagena, Carboneras, Almería, Motril, Málaga, Algeciras, Sevilla, Cádiz y Huelva.

Igualmente, está previsto el desarrollo del corredor fluvial por el Guadalquivir hasta el puerto de Sevilla, lo que refuerza el carácter multimodal y estratégico de este corredor para el tráfico de mercancías. Se trata de la primera vez que este corredor fluvial se contempla en las Redes Transeuropeas de Transportes.

Además de la conexión de los puertos, también se asegura la intermodalidad del corredor, al conectar los grandes centros de producción, como Seat-Martorell o Ford-Almussafes, así como mediante la creación de distintas terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos. Estas terminales intermodales son las siguientes: El Far- Empordà, El Vallés, El Prat, El Penedès, Castellón, **Sagunto**, Valencia Fuente de San Luis, Alicante, ZAL Murcia, El Gorguel, Antequera, San Roque y Sevilla.

El Ministerio de Fomento se ha comprometido a que el eje básico esté plenamente operativo en 2020.

### 3.7.2. Estrategia para el desarrollo sostenible de la Comunidad Valenciana.

El Gobierno Valenciano aprobó el documento base de Estrategia para el Desarrollo Sostenible de la Comunidad Valenciana por Acuerdo de 16 de julio de 2002. El documento "*constituye el primer paso en la adopción de una estrategia integral de desarrollo que asegure, desde una situación y características propias, el progreso y bienestar futuro de la Comunidad Valenciana*".

El documento señala que "*la Estrategia, aunque se adopta como una acción de gobierno, debe ser marco y orientación de todos los agentes sociales y del ciudadano mismo al que sirve. Constituye un desafío para la necesaria adaptación de la acción pública hacia objetivos y procedimientos cada vez más complejos y exigentes: la integración de las políticas sectoriales, la visión de largo plazo, la cultura de la evaluación y la participación creciente de la sociedad son, entre otros, retos que toda Administración moderna debe de afrontar*".

Dentro de la estructura de la Estrategia para el Desarrollo Sostenible, EDS se establecen las siguientes áreas claves valencianas:

- Producción, distribución y consumo en sectores estratégicos: energía, agricultura, transportes, industria, construcción, turismo...
- Gestión del Patrimonio Natural: recursos, riesgos, calidad ambiental...
- Gestión de residuos: urbanos, industriales, agrícolas, construcción...
- Gestión de recursos culturales y educativos: patrimonio, formación, investigación...
- Cohesión e inclusión social: pobreza, exclusión, empleo e inmigración...
- Previsión y protección social: envejecimiento, dependencia, recursos del bienestar, calidad de vida.
- Estructura y dinámica territorial: movilidad, usos del suelo, infraestructuras, equipamientos...

### 3.7.3. ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

#### 3.7.3.1. Impulso del corredor del mediterráneo

La construcción de líneas de Alta Velocidad que se está llevando actualmente a cabo permitirá liberar la red convencional de las circulaciones de Largo Recorrido, quedando únicamente para los trenes de Media Distancia, Cercanías y Mercancías. Esta situación construye una oportunidad para la potenciación del tráfico de mercancías por ferrocarril, que entronca con las iniciativas que se están llevando a cabo a nivel estatal y europeo en este mismo sentido.

Uno de los principales corredores de tráfico de mercancías a nivel europeo es el corredor del Mediterráneo, con un ramal principal desde Algeciras a Lyon, pasando por la Comunitat Valenciana. Una vez en Lyon se ramifica hacia el Este (hacia Italia), el Oeste (París y Londres) y el norte. En este sentido, una de las líneas de actuación de la Estrategia Logística de la Generalitat Valenciana será la potenciación del corredor Mediterráneo, como flujo principal entre la Comunitat Valenciana con Europa.



3.7.3.2. Potenciación de los ejes logísticos que unen Madrid y Zaragoza con la Comunidad Valenciana y las conexiones con los restantes centros de actividad de la península.

Una gran parte de los territorios peninsulares tienen en los puertos de la Comunitat Valenciana la mejor opción para asegurar el abastecimiento de materias primas, componentes y productos elaborados así como para dar salida a sus producciones industriales o agrícolas. Las oportunidades que surgen así para el desarrollo de la logística en la Comunitat Valenciana y para el crecimiento integral del sistema productivo español implica acciones encaminadas tanto a la mejora de las infraestructuras viarias y ferroviarias como la confección de redes adecuadas que enlacen el territorio valenciano con el resto de grandes centros logísticos.

En este marco la conexión con la gran región Metropolitana de Madrid resulta clave para el crecimiento armónico de dos de los grandes centros productivos del país. El desarrollo del corredor logístico entre ambas Comunidades exige un trabajo intenso en relación con aspectos tales como el permitir que el ferrocarril tenga una participación adecuada en los flujos de mercancías, aprovechando las oportunidades que se abren a partir del año 2010 con la entrada en servicio de la línea de alta velocidad y la consiguiente descongestión de la red convencional.

Igualmente, la modernización y potenciación del eje Valencia – Zaragoza, es de gran importancia de la economía valenciana. Tanto la presencia del Puerto Seco de Zaragoza (PLAZA) como elemento de referencia en la distribución logística del norte peninsular, como su situación, como nudo de las conexiones con el Atlántico Francés, sur de Francia vía Somport, así como el País Vasco y Cantabria y sus puertos, hacen de este eje, destinatario de futuras inversiones de modernización, una de las puertas de intercambio del tejido industrial y agrícola valenciano

3.7.3.3. Transporte ferroviario de mercancías en la Comunitat Valenciana. Propuesta de actuaciones en infraestructuras

La participación del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías en España durante 2008 ha descendido hasta el 3%, muy lejos de la media europea (17%) y más lejos todavía de los países más avanzados en materia de eficiencia productiva y protección ambiental en donde se supera el 30%.

La propuesta de actuaciones en infraestructuras que plantea la Generalitat Valenciana pretende corregir esta situación, de modo que en horizonte del año 2020 se alcance la media europea del 17 % de participación del ferrocarril en el transporte de mercancías. Para ello se dimensionarán todas las instalaciones, de modo que tengan capacidad suficiente para acoger todo el incremento de tráfico previsto.

Dicha propuesta concretará la ubicación, dimensiones básicas, programación y sistemas de gestión de las Estaciones básicas dentro de la Comunitat para que el Corredor del Mediterráneo y las conexiones con Madrid puedan alcanzar todo su posible desarrollo, preservando espacios estratégicos capaces de albergar tanto las propias estaciones como el resto de actividades logísticas y productivas que tienen su máxima efectividad ubicadas junto a ellas. En la propuesta se incluye el desarrollo de ocho nodos logísticos dentro del territorio de la Comunitat Valenciana, así como la construcción de líneas ferroviarias, mejora de accesos a los puertos y potenciación de apartaderos industriales con acceso ferroviario, completando un escenario donde el ferrocarril pueda alcanzar toda su potencialidad.

Cuatro de los nodos logísticos considerados se ubican junto a los cuatro grandes puertos de interés General que se encuentran en la Comunitat: Castellón, Sagunto, Valencia y Alicante. Otros tres nodos se ubican igualmente en el Corredor del Mediterráneo y su conexión con Madrid, como son Vinaròs-Benicarló, La Costera y Villena. La Red de Nodos se completa con las instalaciones previstas en Utiel, para el servicio a las comarcas interiores de la zona Utiel-Requena.

3.7.3.4. Red de Parques Logísticos de la Generalitat

Mediante la Red de Parques Logísticos de la Generalitat se genera suelo para actividades productivas junto a las Estaciones Multimodales y en conexión directa en su caso con los puertos y aeropuertos de la Comunitat.

El primer nivel de la Red de Parques Logísticos lo integran los que además de disponer de facilidades ferroviarias apoyan el desarrollo del sistema portuario de la Comunitat Valenciana, son los Parques Logísticos de Valencia, Alicante, Castellón y Sagunto.

A los Parques de primer nivel citados en el párrafo anterior se plantean otros cuatro de ámbito supracomarcal, ubicados igualmente junto a Estaciones Multimodales, son los Parques Logísticos de Vinaròs – Benicarló, Utiel, La Costera y Villena.

Por último, el esquema se completará con otras instalaciones de ámbito comarcal y municipal, en los que la iniciativa de las administraciones locales y del tejido empresarial de cada una de las zonas tendrá el apoyo por la Generalitat.

### 3.7.4. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DEL LITORAL

El Plan de Acción Territorial del Litoral tiene como objetivo establecer a escala regional las directrices de ocupación, uso y protección de la franja costera de la Comunidad Valenciana. En él se establecen zonas organizadas por tramos. El municipio de Sagunto se encuentra en la zona 4 (Nules-Sagunto) y en él se establecen una serie de fichas de actuación de las que a continuación se extraerán aquellas que tengan relevancia para la Actuación de la Plataforma Logística de Sagunto.

Las fichas de actuación 1, 2, 3, 4 y 5 van encaminadas a la preservación de los activos de alto valor natural presentes en el litoral de la Comunidad Valenciana, En ellas se destaca el valor del Marjal del Moro y de su conexión con el resto de activos próximos para su potenciación y difusión.

La ficha de actuación 7: Protección sostenible de los suelos agrícolas tradicionales. En la zona 4 destaca los cultivos cítricos de Nules y en la zona 5 destaca el valor agroecológico de la Huerta Norte. Esto pone de manifiesto la escasez de suelo apto para albergar la Plataforma Logística.

Las fichas de actuación 9 y 10: Mejora de las comunicaciones viarias entre Nortes-Sur, y Litoral-Interior respectivamente, muestran Sagunto como un punto principal de paso en ambos sentidos. Por un lado en la comunicación Valencia-Castellón-Barcelona y por otro Litoral-Palancia-Aragón.

La ficha 12 hace un análisis de la situación de los puestos comerciales de la Comunidad Valenciana, y habla de la descentralización que ha de realizarse sobre el Puerto de Valencia hacia el de Sagunto, sobre todo para el tráfico de industria siderúrgica y otros tráficos pesados. También se propone la ampliación de sectores de producción como el caso de la Planta Regasificadora del Puerto de Sagunto.

Las fichas 15, 16, 17 y 18 hablan sobre la gestión de los recursos y la incorporación de criterios de sostenibilidad a todos los ámbitos relacionados con el abastecimiento: transporte, recursos hídricos, energía, saneamiento...

Las fichas 22 y 23 dictan la diversificación del territorio y la descongestión territorial que presenta la zona costera de actividades diversas como sector primario, secundario y terciario. Se establece como objetivo desplazar las actividades económicas al interior exceptuando dos áreas: Castellón y Sagunto.

### 3.7.5. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA

En este documento se recogen una serie de estrategias entre las que destacamos la Estrategia nº4: Integración Paisajística de Infraestructuras y Bordes Urbanos. En la Estrategia 04.1 del mismo Plan se habla de la necesidad de una Guía de Integración Paisajística de las Infraestructuras en L'Horta de aplicación en todo el ámbito ampliado. Sagunto no forma parte de este ámbito ni esta Plan de Acción Territorial está todavía en vigor. Este Documento se encuentra en fase de Participación Pública, ni nos es de aplicación, pero algunas de las estrategias que en él se citan serán tomadas en cuenta para la integración del desarrollo urbano.

### 3.7.6. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL RIESGO DE INUNDACIONES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. PATRICOVA

El Patricova es un Documento de Ordenación que analiza los riesgos de las áreas susceptibles de ser inundadas así como propone una serie de medidas de actuación para la reducción de estos riesgos.

El municipio de Sagunto tiene tres áreas susceptibles de ser inundadas:

Tramo urbano Río Palancia: el área ocupada por el último meando antes de su desembocadura genera un riesgo de inundación para el que se proponen la adecuación del lecho y una renovación de los muros que delimitan su cauce en casi todo el casco urbano de Sagunto

La desembocadura del Río Palancia en el Puerto de Sagunto para el que se propone su encauzamiento

El Marjal del Moro para el que no se proponen medidas ya que se trata de un área cuyo valor reside en que es un humedal.

Por ello no existen consideración desde el Patricova a las determinaciones de la Plataforma Logística de Sagunto.

### 3.7.7. PLAN DE INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

El objetivo del Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valencia es establecer las condiciones sobre las que encaminar las acciones que buscan la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de la Comunidad Valenciana. En este Documento se realiza un análisis de la situación actual y la perspectiva de cambio inmediato sin las necesarias líneas de corrección.

Por otro lado se establecen una serie de objetivos y prioridades y líneas de actuación en el intervalo 2010-2020. Estos elementos se realizan en base a ámbitos para los que se fijan parámetros y condiciones de crecimiento: carreteras, transportes, logística, puertos, costas, aeropuertos, infraestructuras hidráulicas, arquitectura e infraestructuras urbanas, energía y telecomunicaciones.

Se establece como prioritario la conexión de las carreteras y transportes desde el litoral de la Comunidad al interior, una de los corredores contemplados es el de la Autovía A-23 (Autovía Mudéjar), Sagunto - Zaragoza.

Figura también como objetivo a alcanzar en este plazo la promoción de los transportes ferroviarios, especialmente de los transportes de mercancías en media y larga distancia siendo objetivo prioritario las actuaciones en el Corredor Mediterráneo y los ejes de conexión a Madrid y Zaragoza, como nodos de conexión y distribución con el resto de España.

Este aspecto resulta clave para el desarrollo logístico de la Comunidad, una buena conexión con el Corredor Mediterráneo garantiza la entrada y salida de producto desde la Comunidad Valenciana con Europa. La oportunidad de aprovechar esta conexión con otros circuitos que conecten estas plataformas de intercambio con el resto de la península, especialmente con el área metropolitana de Madrid, el Valle del Ebro y el suroeste de la península. El transporte ferroviario de mercancías es otro de los objetivos por su mayor eficiencia, menor coste ambiental y centralización de la gestión del producto.

### 3.7.8. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE

El Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje se encuentra en fase de Participación Pública, por lo que aún no resulta preceptivo para la redacción del presente documento. No obstante, a continuación se detallarán algunas de las conclusiones que de este PAT se extraen. Este Documento tiene como objetivo la protección, ordenación y promoción de los diferentes paisajes de valor de la Comunidad Valenciana así como de los elementos de que configuran estos paisajes.

Las directrices 18, 19, 20 y 21 establecen criterios para los nuevos desarrollos urbanos, en concreto, la número 19 habla de los criterios de integración paisajística de las áreas comerciales, industriales y logísticas. De estas directrices se extraen:

- Adecuación a la topografía natural integrando elementos más significativos.
- Integración del arbolado de relevancia por su contribución al carácter del paisaje
- Ordenación de las vistas hacia los recursos paisajísticos.
- Promover el acceso a la contemplación de los paisajes más valiosos de la Comunidad.
- Las nuevas áreas se adaptarán a la estructura del paisaje, prestando especial atención a los bordes colindantes con suelo no urbanizable.
- Utilización de especies vegetales propias de los ecosistemas de la zona.
- Establecer criterios unitarios de vallados, cerramientos, señalización...
- Extensión del carril bici y potenciación del transporte público.

El PAT de Infraestructura Verde y Paisaje reconoce el paisaje de la Huerta de Valencia como Paisaje de Relevancia Regional asociado a áreas de cultivos de regadío histórico (Huertas y vegas de la Comunidad Valenciana). Esta delimitación no afecta al área de estudio, pero sí a áreas próximas por lo que se tomarán en cuenta sus medidas.

En el Programa de Paisajes de Relevancia Regional, se hacen varias consideraciones a la capacidad agrícola del área y su valor cultural. El área objeto de este Informe no sufre las mismas condiciones de fragmentación del paisaje que presenta el área de la Huerta Norte de Valencia.

También se hace referencia al potencial ecológico y visual de las áreas libres del litoral donde incluye el Marjal del Moro que junto con el Rafalell i Vistabella forman las mayores áreas a proteger de la costa norte de Valencia.

## 4. DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO EN LA SITUACIÓN ACTUAL

### 4.1. EL MEDIO FÍSICO

Se describen a continuación las características relevantes sobre los invariantes territoriales que definen sus condicionantes

### 4.1.1. CLIMA<sup>1</sup>

#### 4.1.1.1. SITUACIÓN DEL OBSERVATORIO

Para la exposición de estos datos, se han tomado como referencia tres observatorios situados en los ámbitos cercanos, estos son:

- Sagunto-Castillo: Estación meteorológica situada en el Castillo de Sagunto. Estos datos, si bien son los más cercanos, son contrastables ya que la altitud de la misma supera los 100 m, siendo la del área de actuación entre 11 y 20 m. De esta estación sólo se tienen datos de pluviometría.
- Sagunto- Les Valls. Estación situada junto al apeadero de tren del mismo nombre. Esta estación es la más lejana, pero contempla datos de temperatura, datos no encontrados para la estación anterior.
- Puçol. Hort de la Mare de Deu. Estación perteneciente al término municipal de Puçol pero por cercanía se utiliza como estación de contraste/confirmación de datos.

#### 4.1.1.2. TEMPERATURAS

##### LES VALLS

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SPT	OCT	NOV	DIC	ANUAL
Tª MEDIA	9.7	10.5	12.1	13.7	16.8	20.7	23.5	24	22	18	13.5	10.8	16.29
Tª MAX MED.	15.6	16.6	18.6	19.9	23.2	26.9	29.7	29.6	27.4	23.3	18.9	16.2	22.14
Tª MIN MED.	3.9	4.5	5.7	7.4	10.3	14.6	17.4	18.5	16.6	12.7	8.2	5.4	10.43

##### PUÇOL, HORT DE LA MARE DE DEU

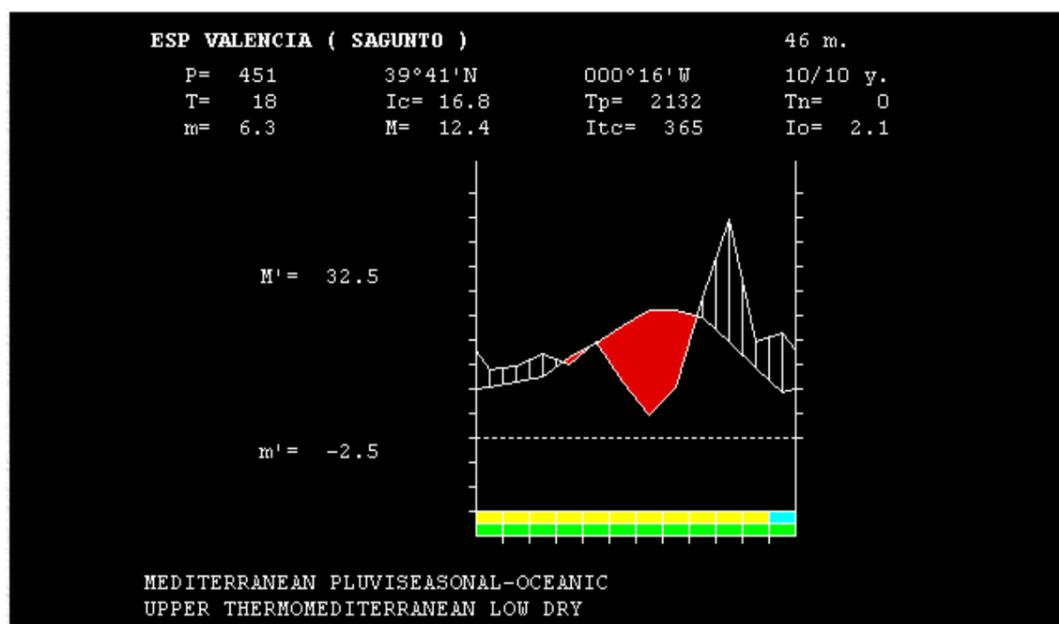
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SPT	OCT	NOV	DIC	ANUAL
Tª MEDIA	10	11	12.2	14.2	17.1	20.8	23.9	24.3	22.2	18.2	13.4	10.7	16.5
Tª MAX MED.	15.8	17.1	18.6	20.3	23.1	26.5	29.6	29.6	27.7	23.7	19	16.2	22.27
Tª MIN MED.	4.1	4.9	5.8	8	11.2	15.1	18.3	19	16.8	12.7	7.9	5.2	10.74

#### 4.1.1.3. PLUVIOMETRÍA

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SPT	OCT	NOV	DIC	ANUAL
CASTILLO	30.9	24.6	35.9	38.8	40.3	22.4	8.3	29.6	57.9	92.4	58.6	44	483.5
PUÇOL	31.1	26.7	34.7	40.2	36	18.6	10.4	18.3	54.9	88.6	59.7	40.7	459.9

<sup>1</sup> Fuente: Atlas Climático de la Comunidad Valenciana (1961-1990). A.J. Pérez Cueva. Ediciones de la Generalitat Valenciana. 1994

4.1.1.4. DIAGRAMA BIOCLIMÁTICO (o de Gausson).



En este diagrama podemos apreciar que la línea de la Evapotranspiración potencial se encuentra por encima de la línea de la temperatura media durante el periodo primavera/verano, lo que nos indica que durante esa etapa nos encontramos en un periodo de déficit hídrico.

Esta etapa se evita en periodos de otoño/invierno, temporada de lluvias, donde aparece un largo despunte de la evapotranspiración, lo que indica que estos son los periodos húmedos del año.

La ciudad de Sagunto presenta un bioclima Mediterráneo Pluviestacional-Oceánico superior Termomediterraneo húmedo bajo.

4.1.2. CALIDAD DEL AIRE

Se han tomado las lecturas de los dos observatorios más próximos al ámbito de actuación. El observatorio ambiental de la estación instalada en el Centro de Educación Ambiental situado entre el ámbito de Parc Sagunt I y el Marjal del Moro.

Latitud: 39° 37' 56" N; Longitud: 0° 16' 2" W; Altitud: 8 m

De este observatorio se obtienen los siguientes valores:

FECHA	NOx µg/m	O3 µg/m³	Vel. m/s	Pres. mb	R.Sol. W/m²	PM2.5 µg/m³	SO2 µg/m³	CO mg/m³	NO µg/m³	NO2 µg/m³	PM10 µg/m³	CALIDAD
01/01/11	24	16	0,7	1017	56	19	3	0,1	5	17	30	Buena
15/01/11	41	15	1,1	1025	92	14	4	0,1	15	18	21	Excelente
01/02/11	7	63	3,1	1020	123	8	3	0,1	2	6	12	Excelente
15/02/11	18	35	1,9	1002	29	9	3	0,1	4	13	14	Buena
01/03/11	9	70	3	1017	181	8	4	0,2	2	7	14	Excelente
15/03/11	8	50	2,8	1000	143	9	3	0,1	2	6	16	Buena
01/04/11	24	48	1,3	1021	231	11	4	0,1	8	13	22	Buena
15/04/11	11	78	1,9	1011	234	12	3	0,1	3	7	29	Buena
01/05/11	8	68	1,5	1002	264	16	3	0,1	2	6	26	Buena
15/05/11	5	62	1,5	1021	225	7	2	0	1	4	14	Buena
01/06/11	5	63	1,9	1019	206	5	1	0	1	4	13	Buena
15/06/11	8	50	1,3	1016		16	2	0,3	1	6	30	Buena
01/07/11	3	58	1,5	1015		17	0		1	1	47	Buena
15/07/11		65	1,6	1017	270	12	0	0,3			34	Buena
01/08/11		57	1,3	1010	234	14	1	0,3			26	Buena
15/08/11		61	1,7	1012	258	21	2	0,2			43	buena
01/09/11	10	51	1,4	1008	176	23	2	0,2	1	9	56	Mejorable
15/09/11	21	49	1,1	1013	196	9	2	0,1	3	16	22	Excelente
01/10/11	12	70	2	1020	86	21	3	0,2	1	10	34	Buena
15/10/11	14	58	1,4	1020	125	8	3	0,2	1	12	24	Excelente
01/11/11	15	33	1,3	1014	112	11	1	0,1	2	13	21	Excelente
15/11/11	31	33	1,1	1010	91	6	1		4	24	11	Excelente
01/12/11	80	14	0,7	1023	94	9	2		33	29	18	Excelente
15/12/11	16	42	2,9	1023	67		2	0	2	13		Excelente

La segunda estación se encuentra en un área urbana, concretamente en el Puerto de Sagunto. La importancia de estas lecturas reside en su proximidad a los suelos industriales del Puerto, lo que puede corresponder con el estado futuro del ámbito de actuación. La localización del observatorio es C.P. Tierno Galván

Longitud 0° 13' 53" Oeste      Latitud 39° 39' 54" Norte      Altitud 10 m

Los datos de esta estación se corresponden con los de la siguiente tabla:

FECHA	NOx µg/m	O3 µg/m <sup>3</sup>	Vel. m/s	R.Sol. W/m <sup>2</sup>	dirección grados	SO2 µg/m <sup>3</sup>	CO mg/m <sup>3</sup>	NO µg/m <sup>3</sup>	NO2 µg/m <sup>3</sup>	PM10 µg/m <sup>3</sup>	CALIDAD
01/04/11	42	56	0,9	206	173	3	0,2	12	24	28	Buena
15/04/11	21	94	1,6	186	51	3	0,1	5	21	27	Buena
01/05/11	14	14	1,1	236	59	3	0,1	4	6	17	Buena
15/05/11	15	77	0,9	201	128	3	0,1	4	8	8	Buena
01/06/11	19	78	1,2	190	234	1	0,1	5	11	10	Buena
15/06/11	26	60	1,1	269	49	1	0,1	9	12	19	Excelente
01/07/11		67	1,4	222	89					19	Buena
15/07/11		81	1,4	248	124	1	0,1			17	Buena
01/08/11	18	72	1,2	225	57		0,1	4	13	11	Buena
15/08/11		74	1,4	240	30	0	0,1			15	Buena
01/09/11	17	66	1,1	186	22	3	0,1	6	13	22	Buena
15/09/11	31	62	1,1	195	223	1	0,3	6	23	16	Buena
01/10/11	18	83	0,9	89	348		0,2	1	17	28	Buena
15/10/11	25	70	1,1	152	22	1	0,1	2	21	18	Buena
01/11/11	34	44	0,6	133	279	1	0,2	6	26	17	Excelente
15/11/11	60	38	0,4	76	293	1	0,1	11	44	10	Excelente
01/12/11	106	23	0,4	101	244	2	0,2	36	51	28	Buena
15/12/11	92	38	0,7	61	244	1	0,2	28	49	21	Excelente
01/01/12	47	32	0,4	103	252	4	0,2	7	36	12	Buena
15/01/12	35	32	0,5	112	271	4	0,2	4	28	24	Buena
01/02/12	48	39	0,7	131	276	1	0,3	9	35	14	Buena
15/02/12	27	55	1,2	157	273	2	0,1	6	18	8	Excelente
01/03/12	46	48	0,7	167	33	1		8	33		Excelente

*Fuente: Mediciones "Red de vigilancia ambiental y de contaminación atmosférica"*

Es importante conocer los niveles de inmisión de contaminantes a la atmósfera previamente existentes para prever los niveles futuros, ya que en las nuevas actividades implantadas y sus actividades asociadas provocarán emisiones que pueden generar un aumento en dichos niveles de diferentes contaminantes y producir efectos nocivos sobre la salud humana, vegetación, suelos y agua.

Como se puede constatar, los niveles obtenidos son generalmente buenos. Se asocia generalmente una mejor calidad del aire a velocidades del viento mayor así como a mayores presiones atmosféricas. En condiciones meteorológicas normales la calidad del aire es "Buena", según la calificación que le otorga la red de vigilancia de contaminación atmosférica.

Cabe señalar la frecuencia que observada en la dirección de los vientos. Según las conclusiones extraídas del Estudio de Impacto Ambiental Municipal se diferencian los vientos de invierno y los de verano, siendo los primeros con procedencia poniente (W o NW) y en los meses estivales la mayor frecuencia la presentan los vientos de levante o siroco (xaloc).

#### 4.1.3. GEOLOGÍA

Cuaternario (Q13 Ma2) Mantos de arroyada intermedios

Los sedimentos cuaternarios poseen una amplia variedad genética y litológica que permite diferenciar las distintas unidades geológicas con expresión cartográfica en tres grandes grupos, las formaciones marino-continentales, las formaciones marinas y las formaciones mixtas continentales-marinas.

La zona de estudio se encuentra ubicada en el grupo de formaciones marino-continentales. La unidad Cuaternario (Q13 Ma2) Mantos de arroyada, abarca mantos poco desarrollados. Corresponden a depósitos laminares similares a los mantos de arroyada antiguos pero con una génesis posterior. Se encuentran formados por arcillas rojas, con niveles de cantos y costras zonales discontinuas.

#### 4.1.4. EDAFOLOGÍA

Según la clasificación Soil Taxonomy (Soil Survey Staff, 2006), los suelos de nuestra zona de estudio se encuadran dentro del grupo de los Entisoles verdaderos, sometidos a un régimen hídrico de tipo xérico.

Clasificación de los suelos: Xerorthent típico

- ORDEN: Entisol
- SUBORDEN: Orthent
- GRAN GRUPO: Xerorthent
- SUBGRUPO: Xerorthent típico

**Orden:** Los suelos que encontramos en esta zona pertenecen al Orden de los Entisoles. Los Entisoles incluyen suelos muy jóvenes (debido al estado de génesis, no a la edad) formados sobre materiales difíciles de alterar y/o depositados recientemente, bien de modo natural o bien debidos a ciertas actividades humanas que llegan a alterar las tierras y la vegetación.

Sus propiedades están ampliamente determinadas (heredadas) por el material original. De los horizontes diagnósticos solo presentan aquellos que se originan fácilmente. Casi siempre con horizonte diagnóstico ócrico y sólo algunos con hístico y con álbico (desarrollados a partir de arenas).

Su perfil es: hor. A + hor. C (en algunas ocasiones existe hor. B, pero sin que tenga el suficiente desarrollo como para poder ser horizonte diagnóstico).

En cuanto a su génesis, se asume que su escaso desarrollo puede ser debido a:

- Clima (muy severo, por ejemplo árido).
- Erosión (muy intensa).
- Aportes continuos (aluviones y coluviones recientes).
- Materiales originales muy estables (minerales muy resistentes y el material no evoluciona; ejemplo, arenas de cuarzo).
- Hidromorfía (el exceso de agua impide la evolución).

**Suborden:** Éstos se establecen atendiendo a distintos criterios, principalmente atendiendo a sus horizontes diagnósticos o entre otros a ciertas características del suelo; los Entisoles no son suelos que se puedan

diferenciar por sus horizontes diagnósticos, pues no suelen presentar gran variabilidad. En la cala nos encontramos frente a Entosoles comunes, característica que utilizamos para diferenciarlos y clasificarlos a nivel de suborden. Para ello utilizaremos el prefijo Orth-, el que añadiremos al sufijo -ent, utilizado para Entosoles.

**Gran Grupo:** Para este nivel de clasificación consideramos el suelo una unidad, pudiendo utilizar criterios y propiedades, como pueden ser los regímenes de humedad y temperatura. En nuestra zona existe un régimen de humedad notablemente diferenciado, este se conoce como régimen Xérico (G. xeros, seco), se encuentra intermedio entre los regímenes de tipo húmedo (Údico) y árido (Aridico). El régimen Xérico es típico de las regiones mediterráneas, con inviernos húmedos y frescos y veranos cálidos y secos, en los que las precipitaciones tienen lugar preferentemente en invierno, cuando la evapotranspiración potencial es mínima y, en consecuencia, ejercen un lavado efectivo.

**Subgrupo:** Éste lleva el nombre del gran grupo al que pertenece, modificado por uno o más adjetivos, que tipifican al gran grupo. En nuestro caso pertenece al subgrupo típico pues posee, en forma claramente expresada, todas las propiedades diagnósticas del orden, suborden y gran grupo al que pertenece y no tiene propiedades adicionales que marquen una transición a otro gran grupo ni propiedades que requieran un reconocimiento especial.

#### 4.1.5. GEOMORFOLOGÍA.

El territorio en toda la vertiente sur del término municipal de Sagunto es plano. Las pendientes son siempre inferiores al 2%. La pendiente general del terreno tiene dirección Norte-Sur, es decir, la dirección del núcleo histórico de Sagunto al Marjal del Moro.

El área de estudio tiene como cota superior alrededor de los 15 m de altitud, mientras que la fachada a la carretera CV- 309 que une Puçol y el Puerto de Sagunto tiene la cota menor de 7.89 m en su extremo suroeste, y en su extremo noroeste presenta una altitud de 11 m, lo que genera una pendiente media del 2‰. La planeidad del territorio lo ha convertido en un área muy fragmentada dada la capacidad para el cultivo y un punto de recarga de del acuífero del Marjal del Moro.

#### 4.1.6. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL

No existen riesgos relevantes de inundación cercanos en el ámbito reseñables. El municipio de Sagunto cuenta con dos áreas inundables, por un lado, la cuenca del Río Palancia con riesgos de inundación de 1 (en el lecho del río), 3 y 6 en la desembocadura. El área no se encuentra afectada por ninguna de estas áreas.

El Marjal del Moro presenta un riesgo de inundación 3, con una frecuencia de 25 años y un calado inferior a 80 cm, Esta área es en sí, un área inundable que representa la fosa de la cuenca endorreica en la que nos encontramos.

#### 4.1.7. HIDROGEOLOGÍA

El término municipal de Sagunto se encuentra integrado dentro del Sistema Acuífero nº 56 que engloba los sistemas del norte de la provincia de Valencia y sur de Castellón desde las sierras litorales hasta la costa. El área de estudio se localiza en la Unidad Hidrogeológica de 21, UH Plana de Sagunto y el subsistema acuífero 56.2 también denominado de la Plana de Sagunto.

Este subsistema posee unas entradas de agua estimadas en 104 Hm<sup>3</sup>/año, de las cuales 13,6 Hm<sup>3</sup> corresponden a la infiltración de lluvia; 16 Hm<sup>3</sup> a la infiltración de regadíos con aguas superficiales, y 27,5 Hm<sup>3</sup> al retorno de regadíos dotados con aguas subterráneas. Las entradas laterales ascienden a 47.0 Hm<sup>3</sup>/año, de los cuales 25.5 Hm<sup>3</sup> corresponden a las procedentes del subsistema del Medio Palancia, fundamentalmente por las zonas de Les Valls y el noroeste de Sagunto; 12 Hm<sup>3</sup> se estima proceden de las areniscas del Bundtsandstein, 3.5 Hm<sup>3</sup> del subsistema de Gátova-Náquera y 6.0 Hm<sup>3</sup> del sistema acuífero de la Plana de Valencia. Las salidas se producen por extracciones para la dotación de regadíos y bombeos urbanos e industriales (82.6Hm<sup>3</sup>), salidas al mar, fundamentalmente en el extremo meridional de la plana y drenaje de las marjalerías de Almenara y el Marjal del Moro

#### 4.1.8. RIESGOS NATURALES

##### 4.1.8.1. DESLIZAMIENTOS Y DESPRENDIMIENTOS PUNTUALES

El riesgo general de deslizamiento y desprendimiento, es NULO. En cuanto a los posibles daños por deslizamientos o desprendimientos puntuales, sólo se contemplan daños en infraestructuras y servicios (nivel más bajo)

##### 4.1.8.2. INUNDACIONES

En el Mapa de Riesgos de Inundación de la Comunidad Valenciana <sup>2</sup>, establece un riesgo de inundación NULO en el ámbito de la Plataforma Logística. Las zonas más cercanas, se corresponde con el límite norte de Puçol y el Marjal del Moro que presentan ambos riesgo 3: frecuencia alta, 25 años, y calado bajo 0.8m).

En todo caso, en el Anejo de Estudio de Inundabilidad, se ha realizado una modelización del terreno, en base a la cartografía de detalle proporcionada por la Consellería de Infraestructuras, encontrando que, si bien no hay riesgos específicos, la escasa pendiente del terreno, así como la presencia de varias carreteras ya construidas, puede causar fenómenos locales de inundación por embalse o retención local, por lo que deberán tenerse en cuenta en el diseño del drenaje de la urbanización, tanto la continuidad de los cauces de escorrentía interceptados, como medidas de drenaje sostenible que hagan posible la evacuación sin riesgo de inundación o erosión, de las aguas de tormenta para los períodos de retorno más habituales, de 2-5 años.

##### 4.1.8.3. EROSIÓN ACTUAL Y POTENCIAL

El Riesgo de erosión actual es BAJO (7-15 Tm/Ha/Año), al igual que el riesgo de erosión potencial. Los proyectos de urbanización, en todo caso, recogerán las medidas correctoras adecuadas de acuerdo con los estudios previos de impacto ambiental, geotécnicos, paisajísticos, etc. que se elaboren.

##### 4.1.8.4. VULNERABILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE LOS ACUÍFEROS

La cartografía Temática de La Comunidad Valenciana<sup>2</sup> establece una vulnerabilidad MEDIA (3 en una escala 1-5), sin embargo, la actividad propuesta no debe tener acciones directas o indirectas sobre los acuíferos. Los

<sup>2</sup>Fuente: Cartografía Temática Comunidad Valenciana. Visor Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente (2012)

sucesivos proyectos de construcción tendrán en consideración las medidas correctoras habituales en lugares de tránsito de vehículos, (como la normativa técnica ya recoge) a fin de evitar vertidos accidentales.

La accesibilidad a acuíferos es en todo el ámbito, no sólo de la Plataforma sino también de todo Parc Sagunt, alta, de acuerdo a la información de la cartografía. La presencia de motores de extracción para riego y consumo es común en el término de Sagunto así como en el resto de litoral valenciano y de la Plana de Castellón.

En todo caso, al ser un uso logístico y terciario el planteado, con posibles instalaciones industriales de tipo ligero, no resulta determinante para la instalación de la actividad. El suministro de agua debe ser garantizado por conexiones a las redes existentes a su alrededor, y, en todo caso, la única demanda que se puede establecer es la derivada del riego de zonas verdes, que será siempre mucho menor que la actual del suelo dedicado a cultivo.

#### 4.1.8.5. INCENDIOS

El uso del área actual es casi exclusivamente agrícola, salvo una parcela donde se efectúan tareas de extracción de tierra y varias áreas diseminadas de acopio de materiales de construcción.

Estas actividades no presentan riesgo real de generar situaciones críticas de accidentes incendiarios.

El suelo es mayoritariamente agrícola, de cultivos hortícolas y cítricos. Las masas arbóreas son pues moderadas por lo general no presentan carencias hídricas y no son susceptibles de arder con facilidad.

Las masas forestales de porte no se presentan hasta las proximidades de la Sierra Calderona y Monte Picayo a más de 2 km del área de actuación. El Marjal del Moro presenta abundante vegetación lacustre estacional asociada a numerosas masas de agua lo que disminuye el riesgo de incendio.

## 4.2. EL MEDIO BIÓTICO

### 4.2.1. VEGETACIÓN

#### 4.2.1.1. VEGETACIÓN POTENCIAL

Desde el punto de vista bioclimático la zona de proyecto se ha descrito como perteneciente al Termomediterráneo. La vegetación potencial formada por el piso bioclimático Termomediterráneo son:

- V.P. Serie Termomediterránea setabente y Valenciano-Tarraconense semiárido-seca del lentisco Pistacia lentiscus.
- *Quercus cocciferae-pistacieto lentisci sigmetum* (lentiscares).

Al margen de los cultivos hortícolas y cítricos principalmente, la cobertura vegetal de la zona se corresponde con las especies halófilas y nitrohalófilas asociada a territorios transformados para cultivo y pastoreo.

#### 4.2.1.2. VEGETACIÓN ACTUAL

En la actualidad la vegetación de esta área se encuentra completamente antropizada. La aparición de cultivos desde hace ya varias décadas y las continuas modificaciones que han sufrido para la mejora de resultados, ha provocado la prácticamente completa desaparición de flora que no esté ligada a este tipo de explotaciones.

El patrimonio vegetal está condicionado a la actividad agrícola y el grado en el que se encuentren. Los ejemplares exentos que existen aparecen vinculados a la actividad humana en la mayoría de los casos, *Pinus halepensis* junto viviendas, *Poppulus alba* junto caminos rurales... Existen pequeñas hileras de *Cupressus sempervirens* usadas con la finalidad de dar privacidad a fincas a las que también resguardan de los vientos, estos componen las mayores agrupaciones arbóreas ajenas a la plantación agrícola.

Para la clasificación de las especies se han utilizado las guías de Alcaraz et al (2004) y Stübing y Peris et al (1998). (Véase Tabla)

Familia	Nombre Científico	Nombre común
Fabáceas	<i>Acacia farnesiana</i>	Espinillo blanco.
Liliáceas	<i>Allium cepa</i>	Cebolla.
Liliáceas	<i>Allium neapolitanum</i>	Ajo blanco, lágrimas de magdalena, lágrimas de la Virgen.
Compuestas	<i>Anacyclus valentinus</i>	Manzanilla valenciana.
Apocináceas	<i>Araujia sericifera</i>	Miraguano falso.
Gramíneas	<i>Arundo donax</i>	Caña.
Liliáceas	<i>Asparagus acutifolius</i>	Esparrago amarguero, esparraguera silvestre.
Liliáceas	<i>Asphodelus fistulosus</i>	Cebollana, gamón, tapaculos.
Gramíneas	<i>Avena barbata</i>	Avena, avena borde.
Crucíferas.	<i>Brassica oleracea var. Capitata.</i>	Col, repollo.
Gramíneas	<i>Bromus fasciculatus</i>	Cola de caballo.
Crucíferas	<i>Cardaria draba</i>	Floreta, lobón
Compuestas	<i>Carduus bourgeanus</i>	Cardo
Leguminosas	<i>Ceratonia siliqua</i>	Algarrobo.
Rutáceas	<i>Citrus deliciosa</i>	Mandarino.
Rutáceas	<i>Citrus limon</i>	Limonero.
Rutáceas	<i>Citrus sinensis</i>	Naranja, naranja dulce, naranja de la china.
Cupresáceas	<i>Cupressus sempervirens</i>	Ciprés común, ciprés mediterráneo.
Cactáceas	<i>Cylindropuntia sp.</i>	
Asteráceas	<i>Cynama scolymus</i>	Alcachofa
Boragináceas	<i>Cynoglossum cheirifolium</i>	Oreja de liebre, viniebla.
Crucíferas	<i>Diplotaxis eruroides</i>	Oruga silvestre.
Rosáceas	<i>Eriobotrya japonica</i>	Nispero del Japón.

Euforbiáceas	<i>Euphorbia serrata</i>	Lechetierna, Rechiruela.
Moráceas	<i>Ficus carica</i>	Higuera, cabra higo.
Papaveráceas	<i>Fumana capreolata</i>	Cuello de paloma, perejilera, zapatico del señor.
Compuestas	<i>Galactites tomentosa</i>	Galactites.
Iridáceas	<i>Gladiolus illyricus</i>	Gladiolo, mayo.
Gramíneas	<i>Hordeum murinum</i>	Espiguilla, pelote, rompesacos.
Asteracea	<i>Lactuca sativa</i>	Lechuga.
Gramíneas	<i>Lamarckia aurea</i>	Cepillicos.
Malváceas	<i>Lavatera cretica</i>	Malva.
Compuestas	<i>Leontodon sp</i>	
Amarilidáceas	<i>Narcissus tazetta</i>	Narciso común, narciso de manojo.
Oleáceas	<i>Olea europea</i>	Olivo.
Cactáceas	<i>Opuntia maxima</i>	Chumbera, tunera, tuno.
Oxalidáceas	<i>Oxalis pes-caprae</i>	Agrillo, agrios.
Palmáceas	<i>Phoenix dactylifera</i>	Palmera datilera.
Pináceas	<i>Pinus halepensis</i>	Pino carrasco, pino de alepo.
Plantagináceas	<i>Plantago lapolus</i>	Pie de liebre.
Rosáceas	<i>Prunus avium</i>	Cerezo silvestre, cerezo del monte.
Rosáceas	<i>Prunus dulcis</i>	Almendro.
Leguminosas	<i>Psoralea bituminosa</i>	Hierba cabrera, hiperuelo, trébol bastardo, trébol de mal olor.
Euforbiáceas	<i>Ricinus communis</i>	Higuera infernal, ricino.
Leguminosas	<i>Vicea faba</i>	Haba.

#### 4.2.2. FAUNA

Para la clasificación de las características de la fauna afectada por la Plataforma Logística Sagunto cabría diferenciar dos grupos: la fauna terrestre y asociada a los cursos irregulares de agua y la avifauna.

La primera se caracteriza por especies que suelen encontrar alimento y cobijo en las zonas agrícolas. Éstas son: roedores como el Ratón campestre, la Rata común, la Rata negra y diferentes tipos de *cuniculus*. También están presentes la Lagartija cenicienta y ranas, sapos y culebras asociados a la presencia discontinua de agua en las redes de acequias.

La avifauna del sector sí es más compleja, en él confluyen dos tipos diferentes de aves, por un lado, aquellos asociados al uso agrícola y que viven, comen y nidifican en el área, se trata pues de fauna propia del área y

presente en numerosas áreas citricolas del resto de la Comunidad Valenciana como el Mochuelo común, el Jilguero, el Herrerillo común, el Carbonero...

Por otro lado, el área se encuentra entre dos lugares catalogados como ZEPA, estando muy próximo del Marjal del Moro. Esta posición facilita la aparición de numerosas especies asociadas a esos hábitats que bien en su recorrido, o bien en periodos de nidificación, salen a buscar alimento en los cultivos cercanos. Entre estas aves están *Ardea purpurea*, *chilidonias hybridus*, *Cirus aeruginosus*, *Cirus pygargus*, *Glareola pratincola*, *Himantopus himantopus*, ...

#### 4.2.3. PAISAJE

El paisaje del ámbito de estudio aparece vinculado al frente litoral que abarca desde el sur del Golfo de Valencia (con los Marjales de Pego y Oliva) hasta la plana de Castellón. Se trata de un paisaje donde el carácter no está marcado por el peso orográfico, como es habitual. La estructura formal del paisaje está compuesta principalmente por el parcelario y las infraestructuras de riego, que hacen posible una variación de texturas en función de la explotación agraria vinculada. Estas llanuras donde las pendientes son suaves, presentan un alto grado de antropización ya que el cultivo es (o ha sido) la base de la economía de la población de las comarcas litorales de la Comunidad Valenciana.

C.P. 16	LLANOS LITORALES PENINSULARES
T.P. 64.08	LLANOS Y GLACIS LITORALES Y PRELITORAES. PLANA DE SAGUNTO Y CASTELLÓN

El Atlas de los Paisajes de España (Concepción Sanz, Rafael Mata Olmos y otros autores) reconoce también como características comunes a estos paisajes la presencia de cultivos de regadío asociados a cursos de agua regulares o bien, como es el caso, a infraestructuras que la permitan el abastecimiento de estas áreas.

Los sistemas montañosos de las Sierras de la Calderona y la Sierra de Espadá quedan como fondos escénicos en las vertientes Norte y Oeste del ámbito. Dada la extensa llanura litoral, las visuales entre estas dos unidades (sierra y llanura) son de gran amplitud.

El Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje determina la siguiente clasificación del paisaje:

TIPO DE PAISAJE REPRESENTATIVO	PLANES AGRÍCOLES I METROPOLITANES. Hortes i marjals del litoral de Castelló i València.
AMBIENTE PASAJÍSTICO 3	PLANA DE SAGUNT-CASTELLÓ
UNIDAD PAISAJÍSTICA REGIONAL 26	PLANES DE SAGUNT-NULES

Esta área queda fuera de las dos áreas de regadío histórico reconocidos en dicho plan, por un lado la del Río Mijares en Castellón, y por otro la Vega del Turia en Valencia. Esta área entre vegas se ha ido incorporando a los cultivos de regadío través de otros sistemas de riego, como la extracción de agua de los acuíferos muy accesibles en el sector.

#### 4.2.3.1. VISIBILIDAD

La exposición del área de estudio es muy elevada, tanto en accesibilidad como en número de observadores. La llanura litoral que representa el Golfo de Valencia se manifiesta visualmente desde las infraestructuras de transportes tras el cambio morfológico que crea el corredor entre las sierras de Espadà y la Calderona. El área forma así la vertiente norte de esta llanura.

#### 4.2.3.2. CALIDAD PAISAJÍSTICA

En el Estudio de Integración Paisajística, se establece una valoración de los paisajes que participan en el entorno. Dicha valoración se establece en base a una valoración meditada y contrastada por los técnicos redactores del Estudio, y la percepción de la población recogida a través del Proceso de Participación Pública. En cualquier caso, se trata de un paisaje muy transformado a lo largo de su historia para su aprovechamiento para el cultivo. El área está situada junto al Marjal del Moro, área que actualmente le ha sido devuelta su condición de humedal, pero que durante siglos, ha sufrido constantes desecaciones para su explotación agraria, primero como arrozal y luego como área hortícola y citrícola, hasta que en la década de los 70 fue adquirida por una empresa siderúrgica para la expansión del polígono. En los años 90 fue recuperada por la Generalitat y se ha efectuado grandes esfuerzos para su recuperación como humedal y como un importante hábitat para numerosas especies especialmente faunísticas.

#### 4.2.3.3. RECURSOS PAISAJÍSTICOS

El Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (Decreto 160/2006) determina como recursos paisajísticos aquellos elementos culturales, ambientales o visuales que definen la individualidad del lugar. Así pues diferencia los recursos existentes en estos tres niveles:

##### RECURSOS PAISAJÍSTICOS DE VALOR AMBIENTAL

Aquellos elementos que gocen de algún grado de protección ambiental, zonas de dominio público marítimo-fluvial y aquellas áreas que posean un elevado valor natural. Así pues en el paisaje del ámbito de estudio se recogen como Recursos Paisajísticos el Marjal del Moro, la Sierra Calderona, el Río Palancia y el Mar Mediterráneo.

##### RECURSOS PAISAJÍSTICOS DE VALOR CULTURAL

Aquellos elementos que gocen de algún grado de protección en estos términos o que sean reconocidos por la población como hitos históricos o artísticos. Recogemos como Recursos Paisajísticos Culturales el Conjunto Histórico del casco de Sagunto, el Grao Vell, las Torres de Altos Hornos y la Alquería del Fraile

##### RECURSOS PAISAJÍSTICOS DE VALOR VISUAL

Aquellos elementos que marcan significativamente las visuales del lugar, los elementos topográficos que marcan la estructura del territorio, las principales vistas hacia los Recursos Paisajísticos y los puntos de observación y recorridos escénicos de interés. Son entonces Recursos Paisajísticos de Interés Visual la Sierra Calderona, el Puig, el Castillo de Sagunto y Monte Picayo. Se reconoce también el valor de la Cañada del Mar y la Cañada de Aragón (o Camino de Liria) como vías pecuarias próximas si bien, desde ninguna de ellas se tienen visuales directas sobre el área de actuación, sí se tiene una imagen global del paisaje de marjal y agrícola en cada caso.

El presente documento de la Prospección de Mercado está acompañado de un Proyecto de Adecuación Paisajística en el que se realiza una valoración técnica de los paisajes locales, donde se concluye que los valores paisajísticos mayores residen en sus alrededores. La Huerta Norte, el Marjal del Moro y la Sierra Calderona son los tres paisajes de mayor relevancia y han de ser respetados y puestos en valor. La Plataforma Logística puede servir como nexo de unión entre la población y sus paisajes entendiéndolos como lugar que albergue actividades lúdicas, deportivas...

#### 4.2.4. ESTUDIO ESPECÍFICO DE AFECCIÓN A LA RED NATURA 2000 (LIC, ZEPA)

La Red Natura 2000 recoge hasta 94 espacios de la Comunidad Valenciana destacados por su valor ambiental y por la presencia de determinados hábitats naturales. En esta lista de Lugares de Interés Comunitario existe un equilibrio entre hábitats bien representados de interior, litorales y marinos. En el ámbito de actuación no se afecta directamente ninguno de los hábitats señalados por la Red Natura, pero sí cabe destacar la proximidad hacia dos de ellos uno de marcado carácter litoral como es el Marjal del Moro, humedal de escasa extensión pero de elevado valor por la presencia de fauna acuática protegida y por la presencia de aves acuáticas. La Sierra de la Calderona tiene una extensión muy superior a la del Marjal y no es tan cercana al ámbito (más de 4 km), pero tiene un gran peso visual y paisajístico sobre el área. De la extensión total de este LIC nos interesa sobre todo su vertiente litoral, más que su carácter de interior.

##### 4.2.4.1. SIERRA CALDERONA

*Superficie: 17.781 Ha*

Características generales: sierra prelitoral que constituye una de las últimas estribaciones valencianas del sistema ibérico antes de alcanzar la costa. Junto con la vecina Serra d'Espadà, alberga la mayor extensión de sustratos silíceos de la Comunidad Valenciana, lo que le confiere una elevada diversidad de hábitats forestales y de matorral de marcada originalidad en el contexto valenciano. Resulta además de interés para las rapaces y para diversas especies de quirópteros presentes en algunas de las cavidades existentes en la zona.

Hábitats y especies destacables: matorrales termomediterráneos (5333 y 5335) y pastizales anuales (\*6220) constituyen, junto con los matorrales arborescentes de *Juniperus* (5210), los hábitats mejor representados. Además, aparecen en la zona otros hábitats de interés como los encinares (9340), alcornoques (9330), pendientes rocosas calcícolas (8211) y silíceas (8230), manantiales petrificantes (\*7220) y cuevas (8310).

En cuanto a las especies, destaca la diversidad de rapaces, como *Circaetus gallicus*, *Hieraetus pennatus*, *Hieraetus fasciatus*, *Falco peregrinus*, etc. También merecen destacarse los quirópteros, con especies como *Rhinolophus ferrum-equinum*, *Rhinolophus euryale*, *Miniopterus schreibersii* o *Myotis emarginatus*, así como diversos endemismos vegetales, como *Centaurea saguntina*, *Minuartia valentina* o *Dianthus multiaffinis*.

Cabe destacar que entre los municipios afectados por el LIC no figura Sagunto, aunque sí los están Gilet y Albalat dels Tarongers, municipios limítrofes con Sagunto a poniente.

#### 4.2.4.2. MARJAL DEL MORO

Superficie: 620 Ha

Características generales: a pesar de su pequeña extensión, constituye un área de gran importancia para la fauna acuática, destacando sus poblaciones de samaruc y fartet y de galápagos europeo. Igualmente, debe destacarse su importancia para las aves acuáticas, ya que en la zona crían, entre otras, la cerceta pardilla y el calamón.

Hábitats y especies destacables: lógicamente, los hábitats más remarcables son los asociados al carácter de zona húmeda litoral: matorrales halófilos (1420), estanques temporales mediterráneos (\*3170), estepas salinas mediterráneas (\*1510), pastizales salinos mediterráneos (1410), vegetación anual sobre desechos marinos acumulados (1210), turberas bajas alcalinas (7230), prados húmedos mediterráneos (6240), etc.

En cuanto a las especies, a destacar la riqueza y variedad de la avifauna, entre cuyas especies pueden mencionarse *Ardea purpurea*, *Chlidonias hybridus*, *Circus aeruginosus*, *Circus pygargus*, *Glareola pratincola*, *Himantopus himantopus*, *Marmaronetta angustirostris*, *Porphyrio porphyrio*, *Plegadis falcinellus*, etc. En cuanto a los peces, ya se ha mencionado la existencia en la zona de poblaciones de *Valencia hispanica* y *Aphanius iberus*.

### 4.3. EL MEDIO SOCIOECONÓMICO.

#### 4.3.1. DEMOGRAFÍA

La finalidad de este análisis es determinar el volumen de población afectada por la aparición de la Plataforma Logística de Sagunto y la ampliación de su suelo industrial.

##### ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN SEGÚN EDAD Y SEXO.

Según los datos estadísticos del INE 2011 y el padrón municipal, la población de Sagunto es de 65595 habitantes, de los que más del 90% están distribuidos de manera dual entre el núcleo urbano de Sagunto y el desarrollo urbano establecido junto a su puerto, y el resto tiene su residencia en poblaciones diseminadas o en otras pedanías como el Baladre o la Almarda. Cabe destacar que la población del Puerto de Sagunto ha ido incrementando desde los años 20 del pasado siglo (debido al desarrollo industrial ligado a las industrias metalúrgicas) hasta casi duplicar la población del núcleo de Sagunto.

EDAD	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
0-4	1.759	1.651	3.410
05-09	1.704	1.533	3.237
10-14	1.292	1.198	2.490
15-19	1.487	1.392	2.879
20-24	1.721	1.637	3.358
25-29	2.149	2.132	4.281
30-34	3.007	2.797	5.804
35-39	3.051	2.685	5.736

40-44	2.670	2.435	5.105
45-49	2.443	2.394	4.837
50-54	2.261	2.368	4.629
55-59	1.974	1.973	3.947
60-64	1.821	1.978	3.799
65-69	1.422	1.670	3.092
70-74	1.223	1.519	2.742
75-79	1.180	1.500	2.680
80-84	831	1.209	2.040
85-	494	1.035	1.529
<b>TOTAL</b>	<b>32.489</b>	<b>33.106</b>	<b>65.595</b>

Los grandes incrementos demográficos del pasado siglo corresponden a las décadas de los años 20 y de los 60. Estas décadas se corresponden con la mayor expansión de la industria y el desarrollo de su puerto. En la actualidad, la demografía de Sagunto se ha conservado con una marcada estabilidad, fuera de lo habitual en los municipios de la Comunidad Valenciana, que en la década pasada se incrementó debido al efecto migratorio tanto de países comunitarios como extracomunitarios.

Las comunidades extranjeras más notables en la población de Sagunto son, según los datos del censo de 2009, la rumana (2450), la marroquí (1603) y la colombiana (650).

La estructura de población de Sagunto no dista mucho de la resta de ciudades españolas, la tendencia de baja natalidad desde hace más de una década, provoca un envejecimiento progresivo de la población, acentuado por los efectos del Baby-boom de los 60-70 con picos de población de casi 6000 habitantes por franja de edad contra los escasos 2500 de población entre 10-14 años.

#### 4.3.2. FACTORES SOCIO-CULTURALES

##### ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Las primeras huellas del pasado encontradas en los yacimientos del Pic dels Corbs, Aixeve, Picaio y l'Albardeta, pertenecen a la Edad del Bronce. En el siglo V a. de C. en época ibérica, los pobladores construyeron murallas para protegerse de los peligros, absorben a los antiguos poblados y pasan a denominarse Arse. Se produce un gran desarrollo cultural y económico avalado por la acuñación de moneda y las relaciones comerciales con griegos y fenicios. La actividad comercial venía reforzada por la presencia de un importante puerto comercial en el centro del Golfo de Valencia. Estas actividades se concentraban alrededor de ese puerto, el Grau Vell es el principal yacimiento de esta época.

Este importante crecimiento se ve truncado por la violenta acción de Aníbal, en el año 219 a. C. que destruye la ciudad tras 8 meses de asedio. Este hecho originó la segunda guerra púnica y después de la victoria romana se inició un nuevo proceso de expansión y gran desarrollo, pasando a llamarse Saguntum, de esta época datan la mayoría de construcciones históricas del término como el Teatro de Sagunto, algunas de las construcciones del Castillo de Sagunto y numerosas construcciones diseminadas por el término. Tras la caída del Imperio Romano

de occidente, las numerosas invasiones que sufre Sagunto dejan a la ciudad mermeada de población y patrimonio.

En el siglo VIII, cae bajo el dominio árabe, a partir de esta época es cuando el toponimio Saguntum cambia a Morbiter, denominándose más tarde Murviedro en castellano y Murvedre o Morvedre en valenciano, denominaciones derivadas de *muri veteres* (muros viejos) de la Edad Media. Bajo la denominación musulmana conoce un nuevo esplendor y como resultado se construyeron baños, palacios, una mezquita y escuelas.

En el año 1.098 fue conquistada por el Cid Campeador, aunque la reconquista definitiva y su vuelta a la cristiandad, se produjo en 1.238 con Jaume I, época en que convivieron judíos, musulmanes y cristianos.

Siglos más tarde, sufrió duros ataques durante las guerras de las Germanías, las guerras de Sucesión (1.701-1.714), la guerra de la Independencia (1.808-1.814) y las Carlistas (1.833). En 1868 el nombre de Sagunto sustituyó nuevamente al de Morvedre, nombre que quedaría para identificar a la comarca de la que Sagunto es capital.

A principios del siglo XX, se desarrolla la industria siderúrgica hasta la década de los ochenta, en la que es declarada zona de preferente localización industrial, lo que supondrá la diversificación de su tejido productivo, convirtiendo Sagunto en uno de los más importantes centros económicos de la Comunidad Valenciana.

#### YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS

El territorio de Sagunto es de alto valor arqueológico dado que se han encontrado yacimientos de muy diversas épocas desde la Edad de Bronce como las cuevas en la subida al Picayo hasta elementos de reconocido interés histórico y artístico como el Templo de Diana o el Teatro de Sagunto. El municipio cuenta con más de 100 yacimientos recogidos por la Dirección General de Patrimonio.

El valor arqueológico del término no se limita construcciones de la Edad Antigua, también Sagunto cuenta con un importante patrimonio conocido como "Arqueología Industrial". Un importante conjunto de construcciones ponen de manifiesto la actividad industrial de principios de siglo XX, que se está empezando a recuperar como patrimonio del Puerto de Sagunto.

Los yacimientos más importantes próximos al área de estudio se sitúan cruzada la CV -309. Por un lado, la alquería del Advocat presenta elementos de época romana en diferentes estratos. Por otro, el Grao Vell es una construcción protegida por la normativa municipal y testigo del temprano desarrollo de la comarca del Morvedre. En el área denominada como Parc Sagunt II existe un yacimiento disperso conocido como "Motor de Simonet". Este yacimiento tiene una amplia área y afecta a algunas de las parcelas del sector de la Plataforma Logística Sagunto. En el Anejo 03 del presente informe de estudia en detalle la localización de este yacimiento así como la ubicación de otros cercanos.

#### BIENES ETNOGRÁFICOS

También en dicho anejo se realiza una descripción de las construcciones etnográficas presentes en el área de las que a continuación se hace un listado.

#### Mas del Peller.

Se accede desde el *Camí del Coscollary* a través del *Camí de les Pelleres*. Conjunto de edificaciones realizadas con ladrillos modernos, que incluye una torre eléctrica, y que en la actualidad se encuentra abandonado.

Se incluye en el plano del Proyecto sobre la Ocupación del Territorio con el número 2. También aparece en la cartografía del ICV y del *SigPac*.

#### Casa Martí.

Se sitúa en el interior de una finca, poco antes del cruce entre el *Camí de les Marjals* y el *Camí Vell de Puçol a Canet*. Edificio que se encuentra actualmente derruido y abandonado.

Aparece tanto en la cartografía del ICV como en la del *SigPac*.

#### Motor del Budeller.

Situado en el *Camí Vell de Puçol a Canet*, unos metros hacia el Suroeste, después del cruce con el *Camí de les Marjals*. Se trata de un conjunto de edificios, donde se incluye una casa, el motor con una torre eléctrica y una chimenea de ladrillos, así como una zona de almacén y corral, los cuales todavía se encuentran en uso.

Aparece tanto en la cartografía del ICV como la del *SigPac*. Tiene ficha de Conselleria.

#### Alquería de Gallinera o Aix.

Se accede desde el *Camí de la Vinya Buida* por un camino particular situado unos metros al Norte del cruce con el *Camí de les Marjals*. Se trata de una masía tradicional de dos plantas en cuya fachada figuran dos paneles cerámicos dedicados a la Virgen de los Desamparados y a San José. En la parte posterior se sitúa el motor con una torre eléctrica y al lado una construcción con una balsa de riego. Tanto la casa como el motor están todavía en uso.

Se incluye en el plano del Proyecto sobre la ocupación del territorio con el número 3. También aparece en la cartografía del ICV como Alquería de Gallinera y en la del *SigPac* como Alquería de Aix.

#### Motor del Pilar.

Situado en el cruce del *Camí de les Marjals* con el *Camí de la Vinya Buida*. Se trata de una construcción con dos plantas donde se ubicaría el motor, en cuya fachada figura un panel cerámico dedicado a la Virgen del Pilar. A un lado se ubica una torre eléctrica que le suministra la energía. Se encuentra todavía en uso.

#### Bassa y Sénia de Gausa.

Situada en el *Camí Vell de Puçol a Canet*, a unos metros hacia el Noroeste después de pasar el *Camí de l'Arrendador* y una gasolinera. Se trata de una pequeña balsa de planta cuadrada, asociada a una cenia que le suministraría el agua para el riego. Actualmente se ha roto una de las paredes y en su interior se ha construido una caseta de aperos agrícolas.

#### Motor del Quint.

Se encuentra en el mismo *Camí del Quint*. Cuenta con dos edificios, uno más pequeño donde se ubica el motor de riego con una torre eléctrica en la parte posterior. En la fachada figura con ladrillos cerámicos la siguiente leyenda: "Agrupación de Regantes El Quint, Año 1957, Sagunto". El segundo edificio es más grande y sirve como almacén. Todavía se encuentran en uso.

#### Casa de la Quadrella.

Se llega por un camino particular des del *Camí Vell de la Mar*. Se trata de una masía agrícola con varias edificaciones destinadas a vivienda y almacenes, la cual se encuentra habitada.

#### Motor del Parrante.

Su acceso se realiza por un camino particular que parte del *Camí Vell de la Mar*, unos metros antes de llegar al cruce con el *Camí Vell de Puçol a Canet*. Edificio de forma rectangular donde se ubica el motor de riego y con una torre eléctrica en la parte posterior izquierda y un sifón de gran tamaño en la parte derecha. Actualmente se encuentra abandonado y tapiado su acceso y ventanas.

#### Casa del Pollancar.

Se accede des del *Camí Vell de Puçol a Canet*, después de pasar el cruce con el *Camí de la Cervereta* y en dirección Norte. Se trata de una edificación tradicional de planta rectangular, prácticamente derruida, que mantiene parte de las paredes en pie.

#### Alquería de Parrante.

Se accede por un camino que parte del *Camí Vell de la Mar* hacia el Norte. Se trata de una pequeña casa que sirve también como parador agrícola, levantada en la actualidad.

#### Motor de Becerril.

Se accede por un camino que parte del *Camí Vell de la Mar* hacia el norte, a unos metros de la Alquería de Parrante. Formado por una construcción cuadrada bastante reciente donde se sitúa el motor y a unos metros una pequeña caseta agrícola. .

### 4.4. EL MEDIO TERRITORIAL

#### 4.4.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Actualmente la zona está catalogada como Suelo No Urbanizable Común por el vigente Plan General de Ordenación Urbana, que data del año 1988. El Texto Refundido del Plan Parcial de Parc Sagunt I, hasta el momento el suelo más meridional clasificado como urbanizable (Suelo Urbanizable No Programado) en dicho PGOU, ya habla de la previsión de este suelo, como la próxima ampliación de desarrollo industrial para el término.

La resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 26 de marzo de 2003, aprueba definitivamente la homologación del Área de Parc Sagunt y el Plan Parcial de Parc Sagunt I que ya establece determinados valores urbanísticos para la segunda parte del desarrollo.

#### 4.4.2. AFECCIONES

El ámbito de actuación de la Plataforma Logística de Sagunto se desarrolla en paralelo a la actual carretera que une Puçol y el Puerto de Sagunto, CV-309 en un ámbito aproximado de 750 m hacia el noroeste y enfrentado al desarrollo urbanístico de Parc Sagunt I. la fachada del ámbito recae así, sobre dicha carretera a lo largo de algo más de 2500 m.

Quedan afectadas entonces las siguientes infraestructuras:

- CV-309
- Caminos históricos como el Camí Vell de la Mar, de la Servereta o el Camino de Marjales
- Líneas de Alta Tensión
- Canalizaciones de riego.
- Caminos rurales sin catalogación.
- Distintas construcciones (viviendas y motores de riego y extracción de agua). Cabe destacar el centro de vuelo de palomos deportivos de la asociación de colombicultura local.

#### 4.4.3. SUELOS

En la zona de estudio encontramos únicamente suelo agrícola y caminos que le dan servicio al mismo. El uso de este suelo está básicamente destinado al monocultivo regional de las provincias de Valencia y Castellón. El cultivo de cítricos deja pocas parcelas a otros usos como pueden ser cultivos estacionales hortícolas. Destaca también la presencia de *Mespilus germanica* (níspero) como cultivo compatible y que en muchas ocasiones cierran las parcelas de cultivos de cítricos.

#### 4.4.4. INFRAESTRUCTURAS

La única infraestructura que se ve afectada por el desarrollo de la Plataforma Logística de Sagunto es, como hemos comentado la carretera CV-309, actualmente desdoblada en el tramo por la actuación de Parc Sagunt I. La mayor relevancia en este ámbito no lo soportan las infraestructuras existentes, sino las previstas a implantar en el área. Como se ha comentado, el aumento de la cuota de transporte de mercancías por vía férrea, pasa por una adaptación de los trazados existentes entre el Puerto de Sagunto, la línea Valencia-Barcelona y la Plataforma Logística.

Sin embargo, en la actualidad, el entorno se encuentra con un alto grado de implantación de infraestructuras, no sólo derivadas del transporte hacia las zonas industriales ya presentes (ferrocarril y carretera), sino, con mayor intensidad en los últimos años, las asociadas a la producción y transporte de energía eléctrica.

### 5. EVOLUCIÓN DE LA ALTERNATIVA 0.

El inventario del medio que se ha llevado a cabo sirve para conseguir un acercamiento a sus valores y su funcionamiento, que nos va a permitir identificar cuáles son los diferentes elementos de entre los descritos que pueden verse afectados por la construcción y explotación de la obra. Estos elementos (y sus características más vulnerables) son los que se enumeran a continuación.

#### 5.1. INFRAESTRUCTURAS. INTRODUCCIÓN

El ámbito de actuación se encuentra en un área de confluencia de grandes infraestructuras de comunicación que hacen de Sagunto, un lugar clave para el intercambio de mercancías y pasajeros, a la vez que un punto de puesta en ruta del producto valenciano y saguntino.

En la alternativa "0", es decir, aquella en la que no se tiene en consideración la implantación de la Plataforma Logística, se seguirá produciendo afección en el territorio más cercano, debido a la actual planificación, con un

escenario de ejecución de corto plazo, de nuevas infraestructuras además de las ya existentes, y que pasamos a enumerar.

Dichas infraestructuras, hacen referencia principalmente a los sectores del transporte (por carretera y ferrocarril), energía (fundamentalmente eléctrica), y ciclo integral del agua (depuración).

En concreto, mientras que, en la zona norte, los Polígonos Norte y del Camí a la Mar, concentran la mayoría de industrias de tipo medio y ligero del término municipal, en dos grandes pastillas a ambos lados del corredor de la autovía V-23 y el acceso ferroviario actual, en la zona situada en la ampliación Sur del Puerto de Castellón (Muelle Sur), y Parc Sagunt I, se encuentran ubicadas instalaciones de importancia estratégica en cuanto al suministro energético: la planta regasificadora de SAGGAS, y, asociada a la misma, la Central de Ciclo Combinado de Unión Fenosa, y la Subestación Eléctrica Morvedre, punto de conexión del denominado Proyecto Rómulo, desde el que se abastece por un cable submarino, todo el archipiélago balear, como veremos a continuación.

**INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. ALTERNATIVA 0**



CLAVE	DESCRIPCION
AP-7/A-7	Autopista del Mediterráneo. Valencia – Barcelona
A-23	Autopista Mudéjar. Sagunto – Zaragoza
V-23	Acceso a Puerto de Sagunto
CV-309	Antiguo Acceso Puerto Sagunto (Desdoblado)
EDAR	Estación Depuradora de Aguas Residuales de Puerto Sagunto
ST	Subestación Eléctrica SIDMED, S.A.
MORVEDRE	S.T. Morvedre 400 kV y Estación Convertora HDCV Península - Baleares
SAGGAS	Planta Regasificadora SAGGAS

CLAVE	DESCRIPCION
FC Port	Acceso FFCC Puerto Sagunto y Factoría SIDMED.
FC	Ferrocarril Ancho Renfe Valencia-Barcelona y Sagunto-Zaragoza
SIDMED	Instalaciones Industria pesada: Siderúrgica del Mediterráneo, S.A.
CM	Sector Industrial Cami de la Mar
PS-1	Sector Industrial Parc Sagunt I
PLC	Plataforma Logística de Sagunto
.....	Ámbito Reserva Suelo Parc Sagunt II

## 5.2. TRANSPORTE. INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

### 5.2.1. El Puerto de Sagunto <sup>3</sup>

El Puerto de Sagunto, está situado a 22 Km. al Norte de Valencia y está integrado desde 1985 en la Autoridad Portuaria de Valencia, como consecuencia del Real Decreto 2.100/1985 de 23 de octubre.

Consta, además de otras instalaciones, de dos dársenas comerciales, con un espejo de agua de unos 1.222.000 m<sup>2</sup>, configurado por 4.163 metros lineales de atraque con las siguientes características:

MUELLE	LONGITUD (m)	CALADO (m)	USO
<b>DÁRSENA 1</b>			
NORTE 1	489	9,00	Mercancía General, Abonos, Contenedores y Ro-Ro
CENTRO 1	620	11,25	Mercancía General, Abonos y Contenedores
SUR 1	580	10,00	Graneles Líquidos. Instalación Especial y Mercancía General
MUELLE DE SERVICIOS	171	4,00/8,00	
NORESTE	335	14,00	
<b>DÁRSENA 2</b>			
CENTRO 2	231	16,00	Vehículos nuevos
SUR 2	247	16,00	Vehículos nuevos
SUR 2	650	16,00	
MUELLE SAGGAS	330	14,00	Planta Regasificados

Dispone de 1.037.210 m<sup>2</sup> de zona de depósito descubierta y 115.133 m<sup>2</sup> de superficie cerrada. Entre estas superficies de depósito destaca un almacén frigorífico con una capacidad de almacenamiento de 65.000 m<sup>3</sup>. El Muelle Sur está destinado a operaciones de import-export de bobinas de acero, fundamentalmente para la planta siderúrgica (SIDMED), la cual tiene comunicación directa mediante un ramal ferroviario, así como una estación de clasificación de mercancías, conectada con la línea principal Valencia Barcelona en la bifurcación Sagunto-Puerto.

Igualmente, el Muelle sur está equipado para la descarga, mediante instalación especial, de amoníaco anhidro para la factoría de abonos de Fertiberia ubicada en Sagunto.

El Muelle Norte se utiliza actualmente para embarques/ desembarques de abonos desde la factoría mencionada anteriormente, mercancía general, contenedores y Ro-Ro.

<sup>3</sup>Fuente: "Memoria anual Autoridad Portuaria de Valencia. 2010. Ministerio de Fomento"

En el Muelle Centro se encuentran las instalaciones de una terminal frigorífica para la manipulación de mercancía perecedera. Asimismo este muelle se destina también al tráfico de abonos, mercancía general no contenedor y mercancía general en contenedor

Las instalaciones de la planta regasificadora de SAGGAS, así como la terminal situada en la dársena 2, tienen conexión directa al gasoducto Barcelona-Valencia-Bilbao, por un ramal que llega al Puerto por el corredor paralelo a la autovía V-23 y el ramal de acceso ferroviario.



Foto: Muelle y planta regasificación SAGGAS. (Bing Maps)

En el año 2010, el tráfico del Puerto de Sagunto ascendió a un total de 6.854.488 toneladas, con un crecimiento del 0,34 % respecto al año 2009, altamente significativo en el escenario de crisis económica de este período. El 55,8% del tráfico total se mueve como granel líquido, siendo la principal mercancía el Gas natural. El resto corresponde a los epígrafes de productos químicos (Amoníaco anhidro principalmente) y Vinos, bebida, alcoholes y derivados. La Mercancía General no Contenedor representa el 32% del total del tráfico del Puerto de Sagunto. Las principales mercancías de este grupo son los productos siderúrgicos, que con un tráfico de 1.951.337 Tm, suponen el 88,75% del total.

Dentro del Granel Sólido destaca el tráfico de Abonos que supone el 62,65% del total de este grupo. En 2010 se movieron un total de 199 mil toneladas de abonos, un 37,4% menos que el año anterior.

La Mercancía General en Contenedor representa el 7,5% del tráfico total, 3,5 puntos más que en 2009. En este grupo cabe destacar el tráfico de Materiales de construcción, con 106 mil toneladas, Vinos, bebidas, alcoholes y derivados con 59.184 toneladas o Papel y pasta con 41.390 toneladas.

Todo ello, supuso que en el año 2010, en el Puerto de Sagunto realizaron escala un total de 1.261 buques, siendo en la actualidad un puerto que, con la característica de auxiliar del cercano puerto de Valencia, presenta un importante tráfico especializado en total sinergia con el puerto principal (50.869.000 tons en el 2010), dedicado en su mayor parte al tráfico de contenedores (siendo el principal puerto de España en este tipo de tráfico -4.206.000 TEU en el año 2010-)

### 5.2.2. Conexión de la Autovía Mudéjar A-23 con Sagunto

La Autovía de Mudéjar A-23 es el eje de unión entre el Mediterráneo y Aragón (Teruel, Zaragoza y Huesca) y Francia por Somport, pirineo aragonés. El trazado de la autovía A-23 enlazará también desde Zaragoza con el Cantábrico por la A-68.

Esta autovía comienza en la Comunidad Valenciana a la altura de Sagunto, es su proximidad con el puerto de Sagunto y su núcleo industrial adyacente lo que favorece su conexión con estas instalaciones. Actualmente esta conexión se materializa en un nudo muy complejo a distintas alturas formado por yuxtaposición de lazos.



Este nudo además de enlazar la autovía A-23 con el puerto de Sagunto a través de la V-23, sirve de conexión con Valencia (autovía A-7) y Sagunto (carretera N-340). La A-23 tiene nudo de conexión con la A-7, por tanto el tráfico rodado dirección Castellón - Cataluña debe usar la A-23 en su comienzo hasta la conexión con la A-7.

### 5.2.3. Acceso actual al Puerto de Sagunto: Autovía V-23

Actualmente el principal acceso al Puerto de Sagunto es la Autovía V-23, esta vía desde su conexión con la A-23 hasta la entrada principal a las instalaciones portuarias presenta una importante carga de tráfico.

- Tráfico exterior: por ser la principal entrada – salida hacia Valencia, Sur de la Comunidad Valenciana y Madrid (V-23/A-7), Aragón, Castellón y Cataluña (V-23/A-23/A-7).
- Tráfico interior: En el tramo indicado existen importantes parques empresariales e industriales. En el lado izquierdo sentido hacia el puerto se sitúa el polígono industrial Norte y en el lado derecho se encuentra el polígono industrial Camí de la Mar, recientemente desarrollado. Aunque existen vías de servicio paralela a la V-23 en este tramo, la existencia de estas zonas industriales genera tráfico interior entre ellos y entre éstos con el puerto.

### 5.2.4. Autopista A7/AP-7, del Mediterráneo

Este itinerario, bien como autopista de peaje, bien como autovía, comprende un único corredor que unen en la actualidad de manera continua, Almería con la frontera francesa, estando pendiente de completar algunos tramos para conectar directamente por la costa con Málaga (si bien hay conexiones alternativas por las autovías A-92, A-91 y A-44).

En el tramo que nos ocupa, este corredor es único, como extensión norte del By-Pass de Valencia, puesto que unos kilómetros más al norte, se desdobra dejando en zona más costera la autopista de peaje AP-7, mientras que la autovía A-7 discurre por el denominado "Corredor de la Plana", por las poblaciones de Betxí, Borriol, hasta su finalización, en la actualidad, en la Autovía CV-10 e interconexión con la autopista AP-7 en Torreblanca (Castellón), al mismo tiempo, hay en servicio corredores paralelos tanto al norte (tramo Hospitalet de l'Infant – Altafulla), en la provincia de Tarragona, como Valencia-Alicante (Autovía Central).

El tramo que discurre junto a la zona estudiada, en la actualidad presenta 3 carriles por sentido, con una alta intensidad de tráfico, del orden de 30.000 vehículos/día de media, con un porcentaje de vehículos pesados del 20 % (lógicamente debido al carácter de vía troncal para el corredor mediterráneo, en la actualidad).

### 5.2.5. Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto – Complejo SIDMED

La estación de Sagunto-Cargas está unida y muy próxima al Corredor Mediterráneo. En ella, además de las operaciones de carga y descarga a camión y manipulación directa de la mercancía para su posterior traslado a las industrias del entorno, se prestan servicios específicos a los apartaderos de las empresas Drace (Dragados), Hierros de Levante, Asland Lafarge y Ferrodisa, así como a la factoría de Arcelor Mittal (Sidmed), mediante un ramal particular de la empresa, que conecta directamente con su playa de vías las instalaciones interiores de las distintas naves industriales y, finalmente, con los muelles primitivos del Puerto de Sagunto.

El ramal está sujeto a contratos vigentes sobre concesiones, mantenimiento, explotación y utilización de las instalaciones entre Adif y Sidmed, siendo prioritarios los tráficos de esta última. Esta situación hace que la explotación de tráfico ferroviario con origen o destino en el Puerto de Sagunto precise de acuerdos particulares entre las empresas cargadoras y propietarias de la infraestructura, lo que supone un condicionante para la entrada y salida de trenes a las instalaciones portuarias.

El carácter privado del actual ramal de acceso al Puerto de Sagunto y la previsible saturación de la terminal, con ciertos periodos en los que existen problemas de capacidad y determinadas operaciones ferroviarias necesitan apoyarse en la estación de Fuente de San Luis (Valencia), hacen que en la actualidad el Ministerio de Fomento esté desarrollando un nuevo acceso ferroviario directo al Puerto de Sagunto.

Así pues, en la zona encontramos DOS instalaciones ferroviarias en la actualidad

- Estación Sagunto Cargas. Situada en el actual acceso ferroviario al Puerto, entre las zonas industriales del Polígono Norte y del Polígono del Camí al Mar
- Apartadero SIDMED. De uso privado de dicha empresa, si bien su playa de vías es comparable en todos los aspectos a una estación ferroviaria de clasificación y cargas. Situada en la fachada Noroeste del complejo de SIDMED

### 5.3. TRANSPORTE INFRAESTRUCTURAS FUTURAS

En la actualidad, son tres las actuaciones que se encuentran en diferentes fases de tramitación en cuanto a sus proyectos o estudios, correspondiendo la principal, la ejecución del tramo de Línea de Alta Velocidad Valencia – Castellón, dentro del Corredor Mediterráneo y como antena a la línea Madrid-Levante, por una parte; y por otra parte, la futura ejecución de los dos accesos directos a la nueva ampliación Sur del Puerto de Sagunto, por vía férrea y por carretera:

#### 5.3.1. Línea de Alta Velocidad Valencia - Castellón

El tramo entre Valencia y Castellón forma parte del Corredor Mediterráneo, el cual constituye un eje prioritario para el Ministerio de Fomento por su importancia estratégica en las relaciones socio-económicas con el resto de Europa.

El nuevo acceso ferroviario de alta velocidad entre Valencia y Castellón (61,7 km) permitirá potenciar todas las conexiones ferroviarias de la Comunidad Valenciana, reforzando sus relaciones económicas y turísticas.

Por un lado conectará Castellón con Madrid y el centro peninsular. Por otro lado enlazará todas las provincias de la Comunidad Valenciana con Cataluña y Francia por el norte, y con Murcia y Andalucía por el sur. Asimismo, este trayecto enlazará en Sagunto con el futuro eje transversal Cantábrico-Mediterráneo, que unirá Valencia con Aragón, La Rioja, Navarra, Castilla y León, el País Vasco y Cantabria.

De acuerdo a los primeros estudios realizados por ADIF (año 2009-2010), el tramo se inicia al norte de la ciudad de Valencia, en el término municipal de Alboraya, donde conecta con el Nuevo Eje Pasante de Valencia, actualmente en proyecto.

La primera parte del trazado se desarrollará junto a la línea de ferrocarril convencional Valencia-Tarragona, por su lado oeste. Hacia el km 6, se establecerán los futuros ramales de conexión con la vía de ancho convencional.

Una vez sobrepasado El Puig, la línea de alta velocidad se separa del corredor ferroviario convencional y se dirige hacia Puzol, situándose al este de la localidad. Tras el cruce de la autovía V-23 mediante el viaducto de Puzol, el trazado vuelve a situarse en paralelo al corredor ferroviario actual.

Los diversos ramales *de la futura conexión con el puerto de Sagunto*, y la autovía V-23 se salvan gracias a un viaducto de 894 metros, el más largo de todo el tramo.

A la salida de Sagunto la línea cruza el río Palancia y encara el recorrido hacia Almenara. Ya en la provincia de Castellón, el trazado se aproxima al corredor de la autopista AP-7, con objeto de minimizar el impacto ambiental tanto al Alto del Cid como al Marjal de Almenara. Desde allí, la línea discurre entre los términos municipales de Alquerías del Niño Perdido y Burriana, cruzando el río Seco con un viaducto de 482 m de longitud.

Al final del trayecto, la línea de alta velocidad discurrirá sobre la plataforma del ferrocarril convencional Valencia-Tarragona. Ambas líneas llegarán soterradas a la actual estación de Adif en Castellón: la de alta velocidad por el túnel existente, y la de ancho convencional por un túnel paralelo de nueva construcción, de 1.335 m de longitud.

#### 5.3.2. Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Sagunto

Esta actuación se encuentra en la actualidad, en fase de Información Pública del Estudio Informativo, de acuerdo a la resolución publicada por el BOE de 11 de Julio de 2011.

El objeto de dicho Estudio Informativo es el análisis de las alternativas de conexión del Corredor Mediterráneo con las instalaciones del Puerto de Sagunto y el diseño de la infraestructura ferroviaria más adecuada para facilitar el transporte de mercancías por ferrocarril de las grandes empresas situadas en el entorno.

Se han considerado tres alternativas fundamentales y se ha seleccionado la denominada alternativa S1 que se apoya en un corredor independiente de la infraestructura ferroviaria actual, aprovechando el pasillo reservado para infraestructuras en el planeamiento urbanístico de Sagunto.

La traza de este nuevo corredor discurre primero entre los parques industriales de Camí la Mar y Parc Sagunt II y, posteriormente, entre las instalaciones de Sidmed y Parc Sagunt I, por donde penetra finalmente en la zona de servicio del puerto.

Esta actuación, que dota de un acceso ferroviario público al Puerto de Sagunto, permitirá atender los tráfico ferroviarios actuales y futuros sin condicionar el crecimiento del entorno industrial, y resuelve la implantación en un futuro del ancho internacional conectando con la futura Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón, así como la ubicación de una nueva terminal ferroviaria.

La inversión estimada en la alternativa seleccionada asciende a 29 millones de euros

#### 5.3.3. Nuevo Acceso Viario al Puerto de Sagunto

La Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, realizó, con fecha Septiembre de 2009, un Estudio Previo de nuevo Acceso Sur al Puerto de Sagunto, desde la carretera CV-309, actualmente desdoblada, y con una posible ampliación del tramo para poder realizar una conexión directa con la V-23 y la autovía A-23 a Zaragoza.

El diseño planteado, permitirá, una vez entre en servicio en su totalidad, la conexión directa del itinerario Francia – Sagunto por Somport (Autovía A-23) hasta el Puerto de Sagunto, así como la interconexión con el corredor mediterráneo por la Autopista A-7 / AP-7, y con el Puerto de Valencia y su futuro acceso norte por la autovía V-23. Sus características y trazado sería el siguiente, en una primera fase entre la CV-309 y el Puerto de Sagunto, de denomina "Acceso Puerto":

- Se propone una autovía de acceso, tipo A-120 / A-100, con dos carriles por calzada y mediana central, que podría iniciarse, en su fase final como bifurcación de la autovía A-23, a unos 500 metros antes de la bifurcación existente en esta autovía en el nudo de conexión A-23 / V-23 que permite acceder desde la A-23 al puerto o acceder a Valencia, y posteriormente discurre en paralelo con la V-23 de acceso al puerto, dentro del suelo perteneciente al Parc Sagunt – 2. El trazado, al llegar a las inmediaciones del Parque Industrial Camí de La Mar, gira de nuevo hacia el Sur para así poder conectar la "Conexión Norte" con Parc Sagunt-1 y CV-309 en la zona donde el proyecto de desdoblamiento de la CV-309 tiene previsto un enlace en trompeta para Parc Sagunt I.

- Desde la conexión con la carretera CV-309, se inicia el tramo "Acceso al Puerto", que discurre sobre la mediana de uno de los viales de Parc Sagunt 1, de manera que las calzadas discurrirán en viaducto, con tráfico totalmente segregado del tráfico local del Parque.
- Al final del vial del Parc Sagunt -1, indicado en el apartado anterior, solo quedaría resolver la entrada de esta Conexión en el puerto. El principal inconveniente que tiene la resolución de esta entrada al puerto es que, en esta zona, discurre en paralelo la infraestructura de FF.CC. de acceso al puerto que está estudiando el Ministerio de Fomento. Para ello, es necesario encajar ambos trazados con el fin de evitar solapes o cruces innecesarios, dentro del corredor de Reserva Viaria que el Plan Parcial de Parc Sagunt 1 tiene previsto en su ordenación.



Foto: Vista Satélite EDAR Sagunto. (Google Earth)

## 5.4. AGUA Y ENERGÍA

En la actualidad, existen varias importantes instalaciones relacionadas con el suministro de agua y energía, en el ámbito de la futura Plataforma Logística de Sagunto:

### 5.4.1. E.D.A.R. Sagunto-Puerto

Situada junto a la estación ferroviaria Sagunto-Cargas, data del año 1976, con sus sucesivas ampliaciones, y tiene las siguientes características<sup>4</sup>

#### Datos explotación:

Caudal de diseño:	20.664 m3/día.
Población:	80.518 habitantes.

#### Tratamiento:

##### Línea de agua:

Pretratamiento:	Reja de Gruesos , Reja de finos , Desarenador , Desengrasador
Tratamiento Primario:	Decantación
Tratamiento Secundario:	Fangos activados

##### Línea de fangos:

Espesador:	Espesador de gravedad y mecánico
Estabilización:	Estabilización anaerobia
Deshidratación:	Centrifuga

### 5.4.2. Subestación eléctrica STC SIDMED (220/20 kV)

Situada en una parcela encajada entre la estación Sagunto-SIDMED, y el complejo industrial del mismo nombre, su función es alimentar a las instalaciones de SIDMED, dedicadas a la acería (tratamiento de aceros y laminación), que precisa un alto consumo de energía eléctrica.

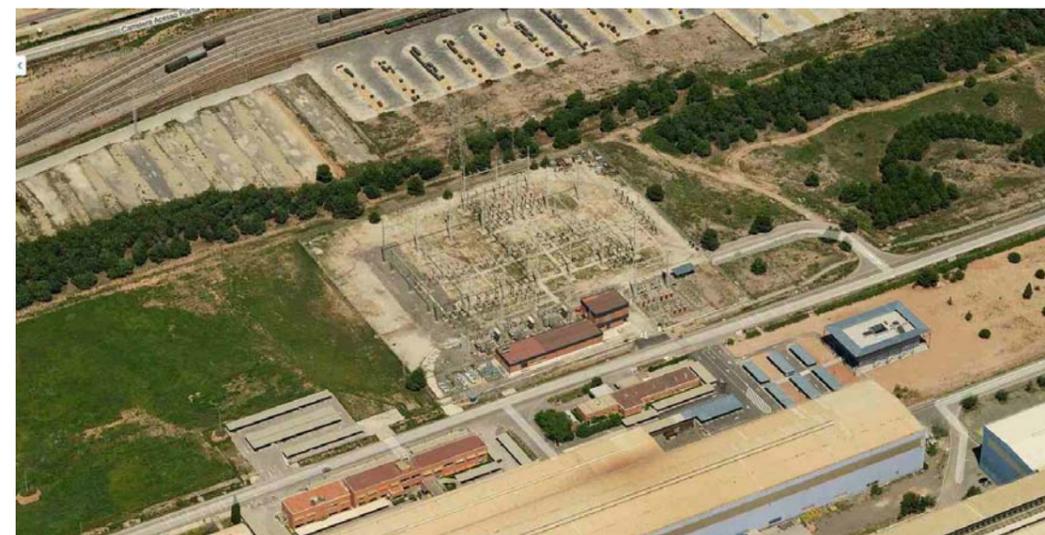


Foto: Subestación Eléctrica SIDMED (Bing Maps)

### 5.4.3. Subestación Eléctrica S.T. Morvedre (400 kV).

Está ubicada en una parcela de 25.000 m2, en la zona Noreste de Parc Sagunt I, junto al Puerto y anexa a la parcela ocupada por la Planta de Cogeneración de Unión Fenosa.

La subestación a 400 kV de Morvedre, propiedad de Red Eléctrica Española, fue autorizada y declarada de utilidad pública por Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de fecha 1 de febrero de 2007, aprobándose el de proyecto de ejecución por resolución de la misma fecha. Recientemente, por Resolución de 3 de noviembre de 2009, de la Dirección General de Política

<sup>4</sup> Fuente: Entidad Publica de Saneamiento de Aguas Residuales de la Comunidad Valenciana

Energética y Minas, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de octubre de 2009, se aprueba a Red Eléctrica de España, S.A. el proyecto de ejecución de la ampliación de la subestación a 400 kV de "Morvedre", mediante la construcción de dos nuevas posiciones 12 y 13. Con ello, se pretende interconectar mediante cable submarino, esta subestación con la de Santa Ponsa, en Mallorca, dando así por primera vez a la isla mallorquina la conexión con la red peninsular de transporte y distribución.

En la actualidad, las instalaciones constan de:

- Una Subestación Eléctrica de 400 kV, interconectada, tanto con la Central de Ciclo Combinado de Unión Fenosa situada junto al complejo, como con la Red de Alta Tensión nacional, gestionada por Red Eléctrica Española, S.A., a través de la línea Morvedre-Gausá.
- Una estación convertidora de corriente alterna a corriente continua, utilizada para el enlace submarino Península-Baleares, con sendas estaciones entre Morvedre (Valencia), y Santa Ponça (Mallorca), de similares características.
- Salida de un cable subterráneo de tecnología HDCV, hacia el punto de salida de dicho enlace Península – Baleares, en la zona norte del Puerto de Sagunto.

#### 5.4.4. Planta Cogeneración Unión Fenosa

Finalizada en el año 2007, se emitió previamente Autorización Ambiental Integrada con fecha 22 de Julio de 2004. Es un Central de Ciclo Combinado que usa como combustible el Gas Natural, que consta de tres grupos de 404,2 MW de potencia neta unitaria. El abastecimiento de gas natural se produce desde la planta de regasificación de SAGGAS, en el Puerto de Sagunto, con un consumo anual de gas estimado de 14.000 GWh PCS. En la actualidad, actúa como apoyo de la interconexión Península – Baleares, así como suministra potencia a la Red Nacional a través de la línea de 400 Kv Morvedre- Gausa.



Foto: Subestación Eléctrica MORVEDRE (Primer Plano), y Central de Ciclo Combinado UNION FENOSA



Foto: Subestación Eléctrica MORVEDRE, y Central de Ciclo Combinado UNION FENOSA

#### 5.5. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO ACTUAL Y EN TRAMITACIÓN

Actualmente existe un importante entramado industrial próximo al puerto de Sagunto, el Polígono Industrial Norte, que se sitúa en el lado izquierdo de la autovía V-23 de acceso al Puerto, en sentido de entrada. Por el interior de este polígono industrial se encuentran las actuales instalaciones ferroviarias de acceso a las instalaciones portuarias e industriales del puerto. Esta vía férrea conecta con la vía del ferrocarril Valencia/Castellón que entre Sagunto y Puçol circula en paralelo con la V-23.

Existen otras áreas industriales, además de las del polígono industrial Norte, más cercanas a las instalaciones portuarias que merecen sean destacadas: las instalaciones de Siderúrgica del Mediterráneo (Sidmed) y las instalaciones de ciclo combinado de Unión Fenosa.

Por otro lado, el área objeto de estudio, de acuerdo a la Resolución de 26 de marzo de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la homologación Área Parc Sagunt y el Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I, está situada dentro de dicha Área Parc Sagunt II, pero con clasificación de Suelo No Urbanizable de Uso Común.

Actualmente se están consolidando los dos polígonos industriales más recientemente ejecutados.: El Polígono Industrial Cami La Mar, (V-23), y el Polígono Industrial Parc Sagunt 1, (CV-309).

Por tanto, en el caso de Alternativa 0, el suelo de la Plataforma Logística, será desarrollado previsiblemente dentro de la evolución del Suelo Industrial del Plan General de Sagunto, el cual, está localizado, una vez consolidado el resto de suelos, en el Área Parc Sagunt II.

**PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. SUELO INDUSTRIAL**



CLAVE	DESCRIPCION
1	Puerto de Sagunto
2	Pol Ind. Ingruisa
3	Pol Ind. "El Regló"
4	B.I.C. "Altos Hornos"
5	Central Eléctrica y Subestación Morvedre. Conexión Península-Baleares
6	Pol Ind. SIDMED
7	Pol Ind. "Camí la Mar"
8	Parc Sagunt I
9	Area Parc Sagunt II
10	<b>Plataforma Logística Sagunto</b>

## 5.6. TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

El valor medio ambiental de la zona de estudio, reside fundamentalmente en el área del Marjal del Moro. Este humedal ha sido recientemente objeto de una recuperación ambiental después de los continuos intentos para desecarlo y poner estos terrenos lacustres, en uso para agricultura o como suelo industrial.

El área de actuación, forma parte de la reserva realizada para Parc Sagunt II, que conformo la unión del tejido industrial de Sagunto, las infraestructuras de comunicación que les dan servicio y accesibilidad, y el Puerto de Sagunto, base para las exportaciones de muchas de las mercancías que sirven como base a la industria saguntina o que desde aquí se distribuyen.

## 6. PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES QUE SEAN RELEVANTES PARA EL PLAN.

### 6.1. PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES

#### 6.1.1. Contaminación atmosférica

Se han analizado los resultados obtenidos desde la Red de Vigilancia Ambiental en la localidad de Sagunto. Las dos estaciones más próximas se encuentran en las inmediaciones del área, en la Alquería del Fraile, junto al Marjal del Moro, que en la actualidad alberga el Centro de Educación Ambiental. Los datos recogidos desde esta estación son aceptables, si bien pueden verse alterados por estar junto al Marjal y alejados de la industria saguntina.

La segunda estación se encuentra en el área urbana del Puerto de Sagunto, junto al Colegio Público Tierno Galván y también presente unos niveles aceptables de contaminación. Esta área se encuentra cercana a la actividad industrial y el tráfico asociado al Puerto de Sagunto, por lo que los valores en ella obtenidos pueden asociarse a los futuros valores de la Plataforma Logística de Sagunto.

#### 6.1.2. Estudio de Ruido

El cambio de uso de un territorio puede generar efectos adversos en áreas aledañas por la saturación acústica que llevan asociadas determinadas actividades. En el Anejo 02 se estudia la situación acústica actual y futura con el desarrollo de las actividades de la Plataforma Logística Sagunto.

De acuerdo a la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana, de 3 de Diciembre de Protección contra la Contaminación Acústica, los objetivos de calidad para las áreas industriales y terciaria son los siguientes:

#### Art. 12. Niveles sonoros en el ambiente exterior

##### Anexo II. Niveles de recepción externos

Zona Terciaria:	Día (08-22h): 65 dB(A)	Noche (22-08h):	55 dB(A)
Zona Industrial:	Día (08-22h): 70 dB(A)	Noche (22-08h):	60 dB(A)

#### 6.1.2.1. Metodología

##### a) Situación acústica actual

Para el cálculo del nivel sonoro en el estado pre-operacional, se ha realizado la identificación de las fuentes de ruido existentes actualmente (fundamentalmente la carretera CV-309 Puçol a Puerto de Sagunto), y se ha establecido un modelo matemático sonoro; el cual ha sido calibrado mediante la comprobación de los datos teóricos con una campaña de mediciones de campo realizadas en la zona, con un total de 10 puntos de medida.

De estos puntos de medida, se han tomado dos de ellos con un período de 24 horas, y los ocho restantes con un período de toma de 10 minutos en horario diurno (8 a 22 h), de acuerdo a las especificaciones de la Norma UNE ISO 1996-2:2009 y la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana.

##### b) Situación acústica futura

Se ha utilizado, como marco normativo de referencia para el desarrollo del modelo:

- La Recomendación de la Comisión Europea de 6 de Agosto de 2003, relativa a métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, tráfico rodado y ferroviario.
- Datos de emisiones publicados según la Directiva 2002/49/Ce del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de Junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental

Debido a las especiales características de la situación futura, donde habrá dos grandes focos de generación de ruido: el tráfico ferroviario pasante por la estación intermodal, y el tráfico de vehículos generado por la propia Plataforma Logística, se han trabajado con varios metodologías de cálculo:

- **Ruido tráfico rodado:** Método nacional francés de cálculo NPMB-Routes-96 (SETRA-CERTULCPC-CSTB) de acuerdo a la norma francesa XPS 31-133
- **Ruido tráfico ferroviario:** De acuerdo a lo previsto por la normativa de ADIF, y propuesto por la Directiva 2002/49/CEE, se utiliza el Método Nacional de Cálculo SMRII de los Países Bajos, "Reken en Meetvoorschrift Railverkeerslawaa'i'96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de 20 de noviembre de 1996".

El modelizado y análisis se ha llevado a cabo con el programa CADNA A de Datakustik, en base la cartografía 3D de la que se disponía para la redacción de este trabajo, suponiendo para las edificaciones futuras, una distribución según la ordenación propuesta con una altura media de 12 metros.

En el caso del cálculo para el ruido de tráfico ferroviario, se ha adaptado el método de cálculo de acuerdo al Documento de ADIF "Caracterización de la emisión acústica de los trenes utilizados en el sistema ferroviario español", que asigna a cada categoría definida en el SMRII, los modelos utilizados en la red ADIF.

Por último se ha generado una malla de cálculo de 10 x 10m de rejilla, suficiente dadas las dimensiones de la actuación, con una altura de cálculo sobre el suelo de 4 metros, según la Directiva Europea.

Un desarrollo más amplio de la metodología, listados de cálculo y conclusiones se contienen en el Anejo 02 de este documento, si bien seguidamente extractamos las conclusiones del análisis para cada una de las situaciones previstas.

### 6.1.2.2. *Situación acústica actual*

Como se describe en el Anejo 02, la mayor fuente de ruido del área es la carretera CV-309, que en el tramo que discurre frente a la futura Plataforma Logística, tiene una plataforma de 44 m de ancho total, con dos carriles por sentido de 3,50 metros de ancho, arcones exteriores de 2,5 m y una mediana central de 20 metros. Tiene características de autovía, con un límite de velocidad genérico (120 km/h turismos, 100 km/h pesados).

Utilizando como datos de partida los datos de aforo del año 2011 (Diputación de Valencia), con una distribución del 84 % de la IMD en horario diurno y el restante 16 % para el horario nocturno, se procedió a realizar la medición de los diez puntos de control y calibrado.

Todos los valores medidos, están por debajo de los 70 dB(A) –zona industrial- y 65 dB(A) –zona terciaria- en el referido horario diurno:

ID Punto	Coordenadas UTM ETRS89			Altura	LAeq, Dia
	X(m)	Y(m)	Huso		
P01	733.846	4.390.987	30S	1,50	--
P02	734.588	4.391.552	30S	1,50	55,4
P03	738.146	4.392.588	30S	1,50	62,3
P04	735.800	4.392.887	30S	1,50	45,9
P05	735.218	4.392.300	30S	1,50	47,9
P06	734.601	4.391.795	30S	1,50	--
P07	733.674	4.391.156	30S	1,50	54,6
P08	733.370	4.391.499	30S	1,50	45,7
P09	734.420	4.392.187	30S	1,50	37,8
P10	435.269	4.392.760	30S	1,50	47,1

Mientras, el monitorizado de 24 horas obtuvo como resultado global el siguiente:

	LAeq, Dia	LAeq, Noche
P01	57,10	57,70
P06	45,70	53,40

Los valores anormalmente más altos de horario nocturno, se explican porque en el momento de la toma de datos (mes de mayo), durante la noche tenía mucho efecto el sonido de las numerosas poblaciones de grillos en la zona, situados comparativamente mucho más cerca de los puntos de toma de datos.

### 6.1.2.3. *Situación acústica futura*

Tal y como se detalla en el anejo 02, apartado 4, la situación futura se ubica en el año horizonte 2020, como fecha de consolidación de la Plataforma Logística, es decir, en pleno funcionamiento tanto la Estación Intermodal y el rama del ferrocarril, como el tráfico que use el Parque Logístico.

Se ha modelizado la influencia de los tráficos generados, por tanto, por el tráfico por la red viaria prevista y el incremento de tráfico en la Carretera CV-309, como el de los convoyes de ferrocarril, en base a la ordenación propuesta como avance en el presente Informe de Sostenibilidad, con usos logísticos, terciarios (hotelero y comercial), así como zonas de equipamientos y dotaciones (zonas verdes, aparcamientos en superficie, instalaciones de abastecimiento de servicios, etc).

Se han considerado, pues, dos fuentes principales de generación de ruido

#### a) Tráfico Rodado.

Derivada del incremento de tráfico en la carretera CV-309, tanto causado por el incremento anual de la IMD propio de la carretera, como por el tráfico de entrada y salida generado por la actividad de la Plataforma Logística. Así, se ha supuesto un incremento lineal del 2 % hasta el año 2020, en cuanto a la IMD total, pero la distribución del tráfico cambiará radicalmente, por el incremento de camiones, por lo que el porcentaje de pesados pasa de un 6,3 % actual, hasta un posible 25 % de la IMD total, a efectos de cálculo de ruidos.

Por tanto, en el modelo se ha introducido un tráfico, para el año 2.020, de 15.041 vehículos diarios, de los cuales un 25 % serán pesados.

#### b) Tráfico Ferroviario.

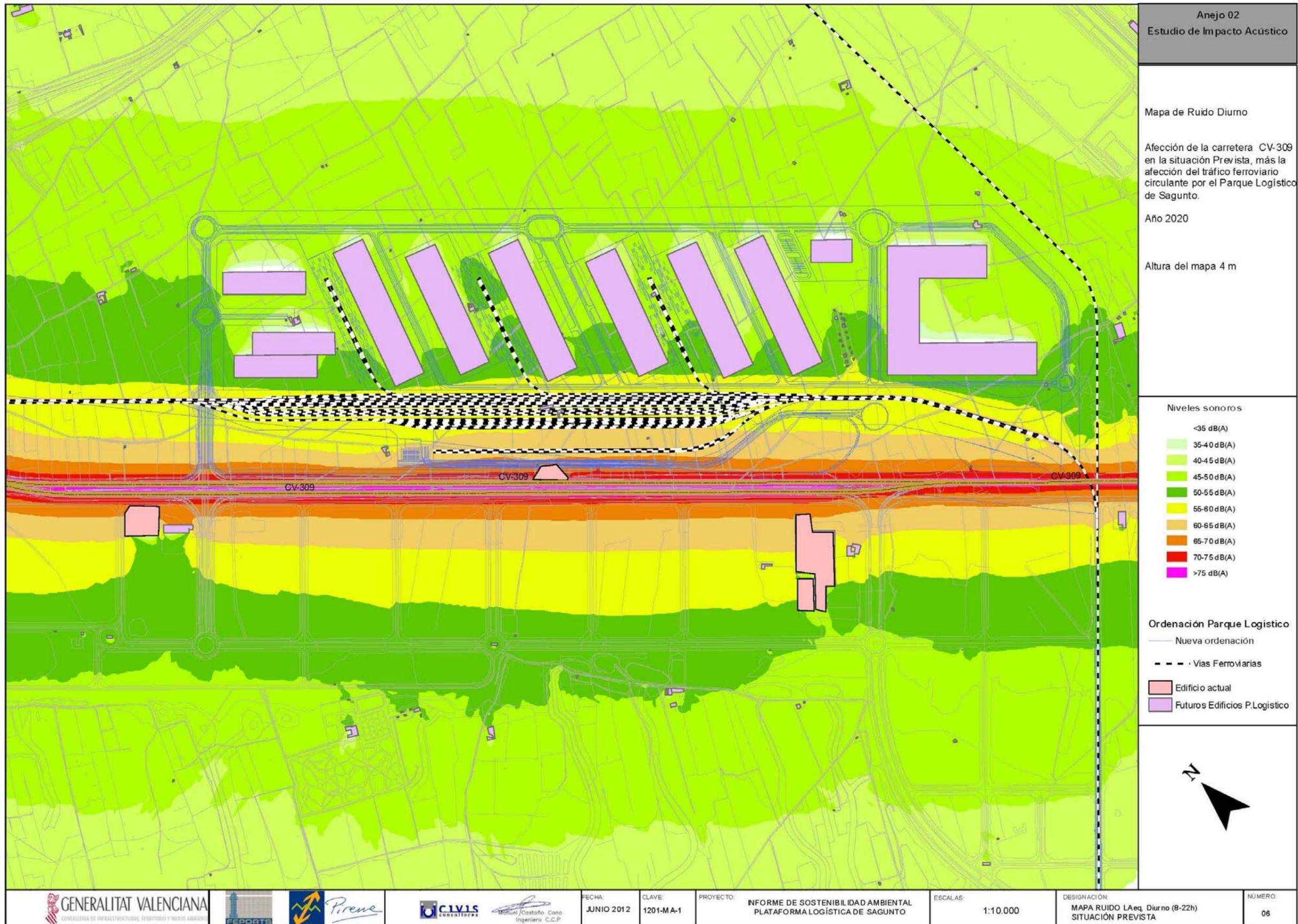
En el momento de redacción del presente Informe de Sostenibilidad, no se cuenta con información adecuada sobre la previsión de demanda en cuanto a número de convoyes de mercancías que pueden usar el ramal de manera diaria.

Así, y en comparación con otras terminales de tamaño similar, en cuanto a capacidad de clasificación, carga y maniobra, se estima un máximo de 8 trenes diarios entre las 8 y 22 horas, y dos trenes adicionales en horario nocturno, cada jornada (un total de 10 trenes). En todos los casos, están clasificados como categoría 4, por ADIF, consistiendo en un máximo de 40 vagones, con una velocidad de paso estimada (sin tener en cuenta maniobras), de 25 km/h por el interior de la terminal.

### 6.1.2.4. *Conclusiones del Estudio de Ruido*

Tras introducir los datos de generación de ruido en el modelo digital generado previamente del terreno con la ordenación prevista, tal y como se justifica en los listado de cálculo del Anejo 02, se ha comprobado que la situación post-operacional presenta un entorno acústico favorable para las actuaciones previstas, no siendo necesario medidas adicionales de corrección de intensidad sonora por las infraestructuras futuras o presentes, y no supera los umbrales de calidad acústica recogidos en la legislación vigente en la Comunidad Valenciana.

En todo caso, el Plan Parcial, en su Normativa Urbanística, fijará las condiciones que deberán cumplirse en los edificios, instalaciones, y características de la pavimentación, para garantizar en todo momento que dichos umbrales de calidad no son superados por el ruido generado en cada una de las actividades previstas.



### 6.1.3. Agua

#### 6.1.3.1. Aguas residuales

El acuífero de la Plana de Sagunto tiene una gran trascendencia por el hecho de regular el nivel de agua de las balsas en superficie del humedal costero del Marjal del Moro. Este acuífero presenta una gran accesibilidad desde el área de estudio, y un riesgo potencial de vulnerabilidad medio. La permeabilidad del terreno posibilita la infiltración del agua superficial lo que convierte a toda la franja litoral de la Plana de Sagunto en un área importante de recarga de dicho acuífero.

#### 6.1.3.2. Agua de consumo humano.

Quedará prohibida la extracción de agua del subsuelo mediante pozos u otras técnicas, ni para consumo humano ni para mantenimiento de las zonas verdes del sector. La sobreexplotación del acuífero afectaría a los niveles de agua presentes en el humedal.

El suministro de agua deberá quedar garantizado por la empresa suministradora desde las instalaciones de Parc Sagunt I.

### 6.1.4. Residuos

El Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana establece la conveniencia y los parámetros para la instalación de los contenedores de recogida selectiva. En él también se recogen las indicaciones sobre los elementos y sus correspondientes medidas de seguridad para evitar accidentes y molestias. En él también se detallan aspectos como la instalación de Ecoparques, y los parámetros que se deben dar para la instalación de los mismos.

El Ayuntamiento de Sagunto también regula la recogida de residuos mediante la Ordenanza municipal de la limpieza y recogida de los residuos sólidos, urbanos, inertes e industriales en la que se caracterizan los diferentes tipos de residuos y la gestión en cada caso, así como las infracciones y sanciones en caso de no cumplimiento.

El Ayuntamiento de Sagunto está integrado dentro del Área de Gestión Nº 2 (Zonas III y VIII), del Plan Zonal de Gestión de Residuos de la Comunidad Valenciana, bajo la cual, se realiza la recogida de todos los residuos sólidos y su tratamiento posterior en las Planta de Tratamiento y Vertedero Anexo de Algimia.

Existen en el sector actualmente varias áreas de vertido incontrolado. Se procederá al retirado de los residuos existentes y tal y como marca la Ordenanza se denunciarán más acciones como ésta.

## 6.2. MEDIDAS PROPUESTAS

### 6.2.1. Mejora de la calidad del ambiente atmosférico

De acuerdo a los parámetros de diseño ya puestos en marcha en otras iniciativas logísticas de la Generalitat Valenciana, como la Plataforma Logística de Alicante, se propone –de igual modo–, medidas para promover los desplazamientos en bicicleta, incluyendo un carril bici a lo largo de toda la red viaria proyectada, además de crear un espacio situado junto a la parada del autobús para la implantación de un punto de alquiler gratuito de bicicletas, que permitan los desplazamientos con este medio de transporte por el interior del sector.



Ejemplo intercambiador modal.

Fuente: I.S.A. Plataforma Logística de Alicante. Generalitat Valenciana

Se deberá prever la integración del transporte público en el Sector, lo cual se podrá llevar a cabo de una o ambas de las siguientes maneras (en función del diseño de la explotación de la red):

- Crear una parada principal o central de la Plataforma Logística, en una de las zonas más cercanas a los accesos rodados, donde los autobuses pasantes de la CTV o procedentes de Sagunto, tengan acceso directo. Desde este punto, se puede distribuir a los trabajadores mediante lanzaderas por todo la Plataforma. Estos microbuses lanzaderas, pueden ser totalmente eléctricos o híbridos.
- Establecer varias paradas a lo largo del vial perimetral principal, de modo que los autobuses pasantes o de transporte exclusivo de los trabajadores puedan realizar la recogida de pasajeros a lo largo del polígono de la Plataforma Logística, aprovechando la existencia de dos accesos en cada extremo de la misma.

- Establecer una red de aparcamientos con puntos de recarga de vehículos eléctricos de manera uniforme por todo el polígono de acuerdo a la legislación vigente, así como introducir en la normativa urbanística la ratio mínima de puntos de recarga en parcela privada por plazas de aparcamiento de turismos.

El objeto de las actuaciones señaladas es promover la disminución del uso del vehículo privado, con la consiguiente disminución de emisiones a la atmósfera.

### 6.2.2. Protección de la población frente al ruido

Las medidas anteriormente expuestas destinadas a lograr una movilidad más sostenible incidirán además directamente en la mejora de la calidad acústica del sector, ya que suponen un menor uso del vehículo privado.

El proyecto de urbanización contemplará el uso de pavimentos absorbentes al ruido en las vías de tráfico intenso, especialmente en el vial perimetral, salvo en rotondas y zonas de giro de vehículos pesados por no ser adecuado técnicamente el uso de este tipo de mezclas abiertas fonoabsorbentes.

Además de los ya expuesto y de acuerdo con el estudio de ruido realizado, en la modelación futura se han tenido en cuenta algunas medidas para mejorar la incidencia acústica, como son la limitación de la velocidad a 40 km hora y la utilización para los nuevos viales de pavimento con cierta absorción acústica.

Del mismo modo, se deberá exigir que todos los vehículos de tamaño pequeño o medio y relacionados con los servicios generales de la Plataforma, sean eléctricos, estableciendo los puntos de recarga adecuados.

No existen zonas residenciales afectadas por la implantación de la nueva actividad, aunque, mientras no se desarrolle el resto de Parc Sagunt II, se ha previsto una zona de transición a lo largo del vial perimetral, donde la disposición de arbolado y vegetación deberá amortiguar los niveles de ruido generados por el tráfico.

### 6.2.3. Tratamiento de residuos

En lo relativo a condiciones de sostenibilidad ambiental, las normas urbanísticas deberán recoger las siguientes limitaciones:

#### 6.2.3.1. Aguas residuales

- Las aguas residuales procedentes de procesos de elaboración industrial se decantarán y depurarán por la propia industria antes de ser vertidas a la red general de saneamiento. Debe prohibirse la inyección o vertido de sustancias contaminantes por parte de las empresas instaladas en la Plataforma Logística.
- En cualquier caso, todo vertido generado deberá cumplir con los límites de vertido establecido en la Ordenanza Municipal de Vertidos o, en su defecto, en el Modelo de Ordenanza de Vertidos de la Entidad de Saneamiento de Aguas al objeto de preservar la integridad del sistema de saneamiento y la calidad del efluente.

- El proyecto de urbanización contemplará la instalación de una arqueta de registro de la misma tipología que figure en el Modelo de Ordenanza de Vertidos a la Red Municipal de Alcantarillado, editado por la Entidad de Saneamiento, situada antes del punto de conexión a la red general. Sobre la arqueta se construirá una caseta que permita la instalación de equipos de medida en continuo.

#### 6.2.3.2. Residuos sólidos

El Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana establece la conveniencia y los parámetros para la instalación de los contenedores de recogida selectiva. En él también se recogen las indicaciones sobre los elementos y sus correspondientes medidas de seguridad para evitar accidentes y molestias. En él también se detallan aspectos como la instalación de Ecoparques, y los parámetros que se deben dar para la instalación de los mismos.

El Ayuntamiento de Sagunto también regula la recogida de residuos mediante la Ordenanza municipal de la limpieza y recogida de los residuos sólidos, urbanos, inertes e industriales en la que se caracterizan los diferentes tipos de residuos y la gestión en cada caso, así como las infracciones y sanciones en caso de no cumplimiento.

La Entidad que gestione la Plataforma Logística garantizará la recogida selectiva de residuos disponiendo de los contenedores necesarios al efecto. Las empresas que, por su actividad, generen gran volumen de residuos sólidos relacionados con el embalaje (plásticos, cartones etc.) garantizarán la posibilidad de su almacenaje dentro de la propia parcela por un tiempo no inferior a 1 semana.

El municipio de Sagunto cuenta con un Ecoparque situado en el Polígono Industrial Sepes. El Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana establece un radio de acción de 5 km. La posición de esta instalación es bastante centrada en los núcleos habitados del municipio (entre los núcleos de Sagunto y el Puerto de Sagunto). Dado la previsible instalación de un gran número de empresas logísticas en la Plataforma y las presentes y futuras de Parc Sagunt I, se plantea la instalación de otro Ecoparque que dé servicio a estas áreas y sirva de apoyo al ya existente.

### 6.2.4. Conservación y mejora de los espacios de la Red Natura 2000 y de la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos

Como ya se ha señalado, en el ámbito de estudio no existe ninguna superficie considerada como Parque natural o Lugar de Importancia Comunitaria (LICs), para su propuesta de inclusión en la Red Natura 2000, por cuanto no se considera ninguna medida en este apartado.

En todo caso, dado la cercanía del Marjal del Moro, en la línea de costa al Sur de Parc Sagunt I, el diseño del drenaje de la urbanización, así como de la red de saneamiento, deberán tener especialmente en cuenta todas las medidas preventivas que impidan la contaminación de las aguas superficiales o subterráneas que desemboquen hacia el mismo.

### 6.2.5. Conservación y mejora de los sistemas hídricos existentes y sus orlas de vegetación asociadas

Bajo las premisas de lo recogido en los puntos anteriores respecto a la situación del Marjal del Moro, se planteará que el Proyecto de Urbanización a desarrollar posteriormente, recogerá como condiciones de diseño:

- Red de Saneamiento. Red Separativa, con red de fecales conectada directamente a la cercana EDAR de Sagunto-Puerto, mientras que la red de drenaje, contemplará arquetas desengrasadoras y filtros para aguas de primeras lluvias en las zonas de aparcamiento de camiones, y técnicas de S.U.D.S. con infiltración al terreno, en zonas de lagunaje.
- Abastecimiento de agua potable se realizará a partir de la red municipal de acuerdo con los criterios que en su día fije Aigües de Sagunt., como responsable del servicio

### 6.2.6. Conservación del patrimonio cultural.

#### 6.2.6.1. Vías Pecuarias

No existen en el área de estudio Vías Pecuarias de utilidad pública. Existen tres vías en áreas próximas, la primera de ellas, Cañada del Mar, circula en el área entre el Marjal del Moro y la línea de costa; la segunda, la Cañada de Aragón o Camino de Lliria, se encuentra entre la Autovía AP-7 y la V-21 a los pies de Sierra Calderona. La tercera, la Colada del Camino del Azagador, se encuentre en el término de Puzol y discurre perpendicular al mar desde la carretera CV-309, carretera de Puzol a Canet hasta la Vereda del Mar.

Sí existen en el área una amplia red de caminos agrícolas descritos en el Anejo 03 de Patrimonio.

#### 6.2.6.2. Patrimonio Etnológico

Según la normativa de la Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano, durante la prospección arqueológica se delimitará la extensión del yacimiento conocido dentro del área de estudio, así como de los yacimientos que puedan aparecer. Para esto, se marcarán en un plano las parcelas afectadas y se acompañará con una descripción de sus características y fotos de cada uno de los yacimientos.

Asimismo, se rellenarán unas fichas modelo de cada uno de los bienes etnográficos, con la descripción, croquis, planos y fotos, así como una valoración patrimonial. El área de estudio posee numerosas construcciones de carácter sobretodo agrario como motores (el de Quint, les Forneres, el Pilar...)

## 7. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL RESPECTO AL PLAN

### 7.1. A NIVEL INTERNACIONAL

- 1973. I PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1973 – 1977).
- 1977. II PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1977-81)

- 1982. III PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1982-86).
- 1987. INFORME BRUNDTLAND
- 1987. IV PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1987-92).
- 1990. LIBRO VERDE MEDIO AMBIENTE URBANO.
- 1992. CONFERENCIA RÍO DE JANEIRO "CUMBRE DE LA TIERRA". CAPÍTULO 28 DEL PROGRAMA 21: DECLARACIÓN DE RÍO AGENDA 21.
- 1992. V PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE DE LA UE "HACIA UN DESARROLLO SOSTENIBLE" (1992-99).
- 1994. CONFERENCIA EUROPEA DE CIUDADES Y PUEBLOS SOSTENIBLES.
- 1996. SEGUNDA CONFERENCIA DE LAS CIUDADES Y PUEBLOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD.
- 1997. CUMBRE EXTRAORDINARIA RÍO+5. NUEVA YORK REVISIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS EN LA CUMBRE DE RÍO DE 1992.
- 1999. CONFERENCIA EURO-MEDITERRÁNEA DE CIUDADES SOSTENIBLES (SEVILLA).
- 2000. TERCERA CONFERENCIA DE CIUDADES Y PUEBLOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD. HANNOVER.
- 2001. ESTRATEGIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE "DESARROLLO SOSTENIBLE EN EUROPA PARA UN MUNDO MEJOR"
- 2002. VI PROGRAMA DE ACCIÓN EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE DE LA UE (2002-12).
- 2002. CUMBRE MUNDIAL SOBRE DESARROLLO SOSTENIBLE. JOHANNESBURGO.
- 2004. AALBORG+10. INSPIRACIÓN PARA EL FUTURO.

### 7.2. A NIVEL NACIONAL

- 2006. ESTRATEGIA DE MEDIO AMBIENTE URBANO.
- 2007. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE DESARROLLO SOSTENIBLE.
- 2007. LIBRO VERDE DEL MEDIO AMBIENTE URBANO.

### 7.3. A NIVEL AUTONÓMICO

- 2002. ESTRATEGIA DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

### 7.4. A NIVEL LOCAL

- 2008. AGENDA 21 SAGUNT
- 2009. PLAN DE ACCIÓN SOCIOAMBIENTAL

## 7.5. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Se describen a continuación los objetivos de protección ambiental, que se pretenden conseguir con el desarrollo de la Plataforma Logística de Sagunto, dentro del área propuesta de Parc Sagunt II:

### MEDIO: SUELO

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** ALCANZAR UN USO Y GESTIÓN SOSTENIBLES DEL SUELO

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Considerar al suelo en la planificación urbanística como un bien limitado y escaso, dadas las particulares características orográficas locales, en relación con la ubicación de infraestructuras y la construcción.
- Gestionar de forma razonable del suelo, proporcionando crecimientos reales ajustados a la dinámica provincial, asegurando un consumo sostenible del recurso suelo.
- Proteger los suelos afectados contra la erosión y la contaminación.

### MEDIO: CALIDAD DE LAS AGUAS

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar el abastecimiento y la calidad de las aguas suministradas, asegurando, en el marco de la sostenibilidad, los usos y demandas actuales y futuras, racionalizando los consumos de agua.
- Proteger los recursos hídricos existentes.
- Extender el sistema de saneamiento y depuración de las aguas residuales al nuevo desarrollo
- Garantizar que las aguas residuales industriales se incorporen a los sistemas públicos de saneamiento sin interferir en el correcto funcionamiento de los mismos y que las aguas receptoras de los efluentes finales cumplan los objetivos de calidad previstos.

### MEDIO: CONSUMO DE AGUA

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar el abastecimiento y la calidad de las aguas suministradas, asegurando, en el marco de la sostenibilidad, los usos y demandas actuales y futuras, racionalizando los consumos de agua.

### MEDIO: CONSUMO DE ENERGÍA

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** FOMENTO DEL AHORRO ENERGÉTICO Y EL USO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar el abastecimiento de energía en el nuevo sector.
- Garantizar el ahorro de las instalaciones públicas y privadas.
- Promocionar la eficiencia energética así como la introducción de energías renovables.

### MEDIO: CALIDAD DEL AIRE

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Garantizar la reducción de emisiones a la atmósfera y mejorar la calidad del aire en el entorno, en beneficio de la salud de las personas, los ecosistemas naturales y el patrimonio cultural.
- Actuar sobre los principales focos de contaminación atmosférica.

### MEDIO: CALIDAD ACÚSTICA

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** MEJORA DE LA CALIDAD ACÚSTICA

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Prevenir y luchar contra la contaminación acústica, por entender que el ruido es un serio problema de salud para los ciudadanos y una amenaza para la convivencia ciudadana.
- Garantizar la reducción de los niveles de ruido en beneficio de la salud de las personas.

### MEDIO: GESTIÓN DE RESIDUOS

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RESIDUOS

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Reducir la generación de residuos en el sector y aumentar el nivel de recogida selectiva, incrementando el nivel de separación en origen.
- Gestionar los residuos que se produzcan de forma correcta y con criterios de sostenibilidad.

***MEDIO: VEGETACIÓN***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** PRESERVAR LOS VALORES NATURALES DEL ÁREA

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Establecer criterios para la elección de las plantaciones de las áreas verdes, manteniendo arbolados de porte presentes en el área y utilizando especies autóctonas para las áreas urbanas. Naturalizar el espacio urbano con especies propias.

***MEDIO: FAUNA***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** PROTEGER LOS HÁBITATS EXISTENTES.

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar la comunicación entre las áreas ZEPA entre las que se encuentra el sector y no interferir con iluminación por encima de la horizontal en los desplazamientos nocturnos.

***MEDIO: PAISAJE***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** PRESERVAR LOS VALORES TRADICIONALES Y EL PAISAJE

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Minimizar los impactos paisajísticos en el territorio y preservar las áreas agrícolas remanentes.
- Potenciar los valores agroecológicos de la Huerta así como las actividades lúdicas y deportivas en el entorno.

**8. EFECTOS SIGNIFICATIVOS POTENCIALES.**

**8.1. METODOLOGÍA Y SINTESIS DE INFORMACION**

Para la identificación de los efectos ambientales derivados del proyecto se han realizado unas matrices de identificación de dichos efectos en relación a los medios donde inciden, qué se pretende conseguir y cómo se quiere conseguir.

Esta matriz es la síntesis de los efectos previsibles sobre el medio ambiente de las acciones que se esperan tras la implantación de la Plataforma Logística de Sagunto. La inclusión de medios es a veces reiterante ya que alguno de los efectos esperados puede afectar a uno o más medios. A continuación se hace una estimación de estos efectos en relación a las medidas planteadas para la consecución de un desarrollo que sea respetuoso con el medio ambiente.

MEDIOS	PROBLEMAS EXISTENTES	MEDIDAS	OBJETIVOS DE CALIDAD	EFFECTOS PREVISIBLES
SUELO			Optimizar el suelo como recurso	No existen efectos previsibles graves
AIRE		Integración de medios de transporte colectivos aprovechando la red de infraestructuras presente. Inserción de la bicicleta como medio de transporte en el área.	Garantizar la reducción de emisiones a la atmósfera y mejorar la calidad del aire en el entorno, en beneficio de la salud de las personas, los ecosistemas naturales y el patrimonio cultural.  Actuar sobre los principales focos de contaminación atmosférica desde su proceso.	Incremento de niveles de emisión de contaminantes por tres causas: Construcción de la Plataforma Tráfico generado Industrias instaladas  Ninguno tendrá efectos considerables en el área, dados los usos actuales del área y alrededores.
RUIDO	La CV-309 es la principal fuente de ruido del área de estudio. Aún así los niveles se sitúan dentro de los niveles normales (<70 dB)	No se plantean medidas específicas para este problema, pero otras medidas también influyen en este medio. Las plantaciones en las áreas periféricas del sector funcionarán como colchón acústico para la Plataforma como receptor de la ruido de la CV-309 y como emisor hacia las áreas agrícolas.	Prevenir la contaminación acústica como elemento de valor en la calidad de vida ciudadana y salud en el trabajo.	Se prevé un aumento de los niveles sonoros sobretodo en el área de las instalaciones ferroviarias. Estos niveles según estudio en Anejo 03 no plantean situación de riesgo.
RESIDUALES	La recarga del Acuífero de la Plana de Sagunto se realiza en parte por la infiltración de las aguas de riego de los cultivos.	Se prohíbe el vertido de aguas de procedencia industrial o humana en el terreno. Las aguas que lo necesitan tendrán un tratamiento previo al vertido a la red de saneamiento.  El sistema separativo de recogida de aguas permitirá la reutilización de las aguas pluviales.	Mantenimiento de los niveles de aporte de agua al acuífero de manera natural. Evitando la extracción desde el sector y fomentando la infiltración.	La impermeabilización de las superficies afectará el estado del acuífero. Mediante las técnicas SUDS se permite el aporte de caudales el mismo de la recogida de aguas pluviales .
AGUA CONSUMO	La extracción de aguas del acuífero mediante motores es una de las fuentes principales fuentes de explotación.		Asegurar el suministro y la calidad de las aguas utilizadas para cada uno de los usos, racionalizando los consumos en previsión de las demandas futuras.	
ENERGÍA	La actividad agrícola que se desarrolla actualmente en el sector aparece en algunos casos interrumpida por la presencia de torres asociadas a la Subestación Eléctrica de Sagunto.	Mantenimiento de la servidumbre de dichas torres.	Asegurar el abastecimiento de energía y fomentar el ahorro energético tanto en las instalaciones públicas como en las empresas instaladas.  Promoción del uso de las energías renovables en la Plataforma de las empresas instaladas.	La integración de la energía y del alumbrado en el área puede tener efectos adversos para la contaminación lumínica. En este Informe de Sostenibilidad Ambiental se adjuntan medidas para la integración de la misma en la Plataforma sin afecta las áreas LIC y ZEPA cercanas al área de estudio.
VEGETACIÓN	No existen en el área masa vegetales de interés.	La reposición del sustrato vegetal para su aplicación en zonas verdes resulta beneficioso para el mantenimiento de la vegetación autóctona.	Introducir y mantener vegetación autóctona, de bajo mantenimiento, adaptada y compatible con el ecosistema de humedal próximo.	El área perimetral se plantea como una fachada verde compatible con los usos agrícolas que preservará las áreas más vulnerables con actividad agrícola.
FAUNA	No existen hábitats destacables en el sector.	Reducir la contaminación lumínica para no interferir en el vuelo nocturno de la avifauna.	No afectar los hábitats de anfibios del Marjal de Moro.	
PAISAJE	Exposición desde las vías de comunicación.	Fachadas perimetrales como zonas verdes que ejerzan como fachada natural al paisaje rural. Integración de los elementos del paisaje en éstas áreas.	Preservar los valores paisajísticos del ámbito rural como atractivo potencial del área.	Naturalización de las zonas verdes como elemento articulador.  Adecuación de los nuevos elementos de paisaje urbano industrial.
PATRIMONIO	Existencia de yacimientos dispersos.	Prospección de las áreas afectadas.	Mantenimiento de los elementos de valor etnográfico del sector.	

## 8.2. EFECTOS SOBRE PUNTOS DE INTERÉS GEOLÓGICO

Una vez revisada la cartografía de Puntos de Interés Geológico, obtenida del Instituto Geológico Minero Español, en su página web, se comprueba que no existen PIGs afectados por el desarrollo de la Plataforma Logística de Sagunto por lo que no se verán afectados por la actuación.

De hecho, los más cercanos según dicha base de datos, se encuentran en el municipio de Valencia:

- V-13: Cordón de dunas y Playa de El Saler – Perelló
- V-14: La Albufera

## 8.3. EFECTOS SOBRE LA ATMÓSFERA

### 8.3.1. Incremento de los niveles de emisión de contaminantes

En la fase de construcción de las instalaciones se producirá la emisión de sustancias contaminantes, principalmente por los gases procedentes de los tubos de escape de la maquinaria utilizada. Además, durante la fase de funcionamiento se producirá un aumento de los niveles de emisión de sustancias, debido a la circulación de vehículos, principalmente camiones, siendo éste un efecto negativo de carácter temporal.

En la fase de explotación, las emisiones producidas aumentarán las actualmente existentes, ya que el área de actuación se caracteriza por ser una zona de cultivos, aunque rodeada de infraestructuras de transporte con una elevada intensidad de tráfico, y grandes polígonos industriales, por lo que el cambio en la calidad del aire no será importante.

### 8.3.2. Contaminación Lumínica

Este impacto se producirá sobre todo durante el funcionamiento de la Plataforma Logística. La contaminación lumínica se producirá en dos focos o causas principales:

- La iluminación de los accesos y, en general de toda la red viaria.
- La iluminación de todas las superficies de almacenamiento y maniobra, en especial los apartaderos privados y la terminal ferroviaria, donde, por motivos de seguridad, es necesario la iluminación mediante proyectores situados en torres de soporte de altura elevada.

En los casos en que sea posible, especialmente en iluminación del viario y en las plataformas de maniobra más pequeña, se aplicará la iluminación mediante LEDS, u otra instalación con eficiencia energética.

## 8.4. EFECTOS SOBRE LA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA

### 8.4.1. Cambios en la escorrentía superficial

El cambio en la superficie de los terrenos afectados por el asfaltado y pavimentado del Parque Logístico provocará una disminución de la permeabilidad de los mismos y, por tanto, un aumento de la escorrentía superficial, lo que supone un efecto negativo.

Ello tiene especial relevancia en el caso de las terminales intermodales, donde la mayor parte de la superficie debe ser pavimentada con hormigón, bien en la zona de vías (montadas en estuche), o en la zona de maniobra y almacenaje de contenedores y cajas móviles. El proyecto de construcción asumirá las medidas correctoras propuestas en este documento, y que se resumen, en este aspecto, en una adecuada red de drenaje en las zonas pavimentadas, y el uso extensivo de zonas verdes que sirvan de recogida de aguas distribuidas por toda la actuación, actuando como elementos de filtro e infiltración en el terreno.

### 8.4.2. Incremento del riesgo de contaminación de acuíferos

Por el tipo de actividad prevista, dos son los riesgos fundamentales de contaminación del acuífero inferior:

- Por vertidos o infiltraciones de líquidos propios de las industrias o logísticas situadas en el sector: aceites, materiales almacenados, fallos en el sistema de depuración, etc.
- Por accidentes y vertidos de aceite o combustible de camiones o trenes, tanto en caso de accidente como por operaciones de mantenimiento y repostaje.

Por ello, el Plan Parcial determinará la necesidad de que todas las parcelas cuenten con un sistema interior de impermeabilización de la zona de operaciones de camiones o ferrocarril, así como un sistema adecuado de drenaje para lluvias y/u operaciones de limpieza en caso de vertido, hacia arquetas desengrasadoras, depuradoras propias, o a la red de fecales de la urbanización.

### 8.4.3. Aumento del riesgo de inundación

No se prevén aumentos en el actual riesgo de inundación en toda la zona, riesgo que, recordemos es Nulo según el Plan de Acción Territorial de Riesgos por Inundación de la Comunidad Valenciana.

En todo caso, de manera similar al sistema de drenaje ya ejecutado para Parc Sagunt I, cualquier excedente de agua no infiltrada en episodios de tormenta, podrá, por la red de drenaje a diseñar, ser encaminada a las balsas de decantación situadas en Parc Sagunt I, y posterior rebose hacia el mar.

## 8.5. EFECTOS SOBRE EL SUELO

### 8.5.1. Alteración de la topografía existente

No se prevé una alteración significativa sobre la topografía existente, dado que la actual es prácticamente llana con una pendiente muy suave hacia el Suereste (línea de costa), y que se ve reforzada por la actuación de Parc Sagunt I y el perfil longitudinal de la carretera desdoblada CV-309

### 8.5.2. Pérdida del suelo fértil

Evidentemente, se produce un impacto severo sobre la pérdida de suelo fértil puesto que la práctica totalidad del área, está o ha sido utilizada para el cultivo de cítricos y, en menor medida, verduras, y en la operación de movimientos de tierras se verá totalmente afectada.

Por ello, el proyecto de urbanización deberá contemplar la preparación y posterior traslado a un nuevo punto de acopio, o de uso definitivo, de esta masa de suelo fértil

### 8.5.3. Aumento del riesgo de contaminación del suelo

Debido al tipo de explotación prevista, no se prevén aumentos en el riesgo de contaminación del suelo. Sólo se podría dar en el caso de accidentes en algunos de los medios de transporte, bien vertido de combustible o aceites en el caso de camiones o trenes diésel, bien por pérdida de cargas contaminantes transportadas.

En las zonas de carga y descarga, la pavimentación impedirá la contaminación directa del suelo, y su sistema de drenaje, tanto en las zonas públicas como en las parcelas privadas, contará, en función del tipo de actividad, con elementos de desengrase, tratamientos previos de vertidos, etc, cuyos productos se verterán a la red de evacuación de fecales y a la EDAR.

### 8.5.4. Generación de procesos erosivos en los taludes creados

Los taludes creados por la planimetría de la actuación serán prácticamente inexistentes, debido a la orografía plana del terreno. Sólo deberá considerarse medidas de revestimiento de taludes, en los creados artificialmente en puntos como pasos superiores / inferiores, etc.

### 8.5.5. Existencia de riesgo por desprendimiento en las proximidades de las actuaciones

No hay previsto riesgo alguno de desprendimiento.

### 8.5.6. Aumento del riesgo sísmico

No es previsible un aumento de riesgo sísmico, tratándose de una actuación totalmente superficial. La última valoración de riesgo sísmico dentro de la norma NCSR-02, actualmente en vigor, coloca al término municipal de Sagunto, en el grupo de municipios con valores de la aceleración sísmica básica iguales o superiores a 0,04 g., con un valor, precisamente, de 0,04 g., cifra sin embargo baja a nivel regional.

## 8.6. EFECTOS SOBRE LA VEGETACIÓN

### 8.6.1. Eliminación de la vegetación existente

En la actualidad la vegetación de esta área se encuentra completamente antropizada. La aparición de cultivos desde hace ya varias décadas y las continuas modificaciones que han sufrido para la mejora de resultados, ha provocado la prácticamente completa desaparición de flora que no esté ligada a este tipo de explotaciones.

Los elementos vegetales de mayor porte están vinculados también a la ocupación humana. Ejemplares de *Morus alba* (moreras) *Pheonix dactylifera* (palmeras) y otros árboles ornamentales aparecen junto a construcciones y alquerías. Existen pequeñas hileras de *Cupressus sempervirens* (cipreses) usadas con la finalidad de dar privacidad a fincas que resguardan

### 8.6.2. Posibles afecciones a masas forestales según el PGOF

Según el Plan de Acción Territorial de Suelo Forestal no existen áreas afectadas en el sector de estudio. Las masas más próximas son las de Sierra Calderona y el Marjal del Moro, que si bien en el inventario nacional no aparece como suelo forestal, en el PATFOR sí aparece considerado con esta clasificación.

## 8.7. EFECTOS SOBRE LA FAUNA

### 8.7.1. Redistribución de la fauna

No existen en el área hábitats de especies de interés. Los hábitats existentes con el comienzo de los trabajos se desplazarán a otras áreas que mantengan su uso agrícola ya que en la mayoría de casos se trata de especies muy acostumbradas a la presencia humana

### 8.7.2. Atropellos en los accesos a las instalaciones

El efecto barrera que pudiera existir por la construcción de la Plataforma Logística Sagunt es un efecto acumulativo a las barreras que ya existen en las áreas anejas al sector. La carretera CV-309 es la que mayor riesgo presenta y ésta aparece frente al área destinada a la Plataforma con la fachada Este completamente urbanizada ya, por lo que el riesgo de atropellos en un suelo consolidado urbano de uso industrial o logístico es mucho menor dada la escasez de ejemplares.

## 8.8. EFECTOS SOBRE EL PAISAJE

Este Estudio de Prospección de Mercado aparece acompañado de un Estudio de Integración Paisajística donde se detallan los valores más destacables del paisaje local. En dicho Estudio también se hace una clasificación de las unidades paisajísticas presentes en el área y se relaciona con los proyectos y planes que están en marcha para la implantación de los nuevos crecimientos de manera respetuosa con el medio y el paisaje. Entre estos planes destacan dos Planes de Acción Territorial referidos al paisaje de los que ya se ha hecho mención en este Informe. El Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje hace una valoración general de los paisajes de la Comunidad Valenciana, sus condiciones generales de visibilidad y una aproximación a los diferentes tipos de paisajes de la Comunidad Valenciana. El área de Estudio se inserta dentro de la siguiente clasificación:

Según el Atlas de Paisajes de España

C.P. 16	LLANOS LITORALES PENINSULARES
T.P. 64.08	LLANOS Y GLACIS LITORALES Y PRELITORAES

Según el Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde y Paisaje

TIPO DE PAISAJE REPRESENTATIVO	PLANES AGRÍCOLES I METROPOLITANES. Hortes i marjals del litoral de Castelló i València.
AMBIENTE PASAJÍSTICO 3	PLANA DE SAGUNT-CASTELLÓ
UNIDAD PAISAJÍSTICA REGIONAL 26	PLANES DE SAGUNT-NULES

Dentro de la Unidad Paisajística Regional en el Estudio de Paisaje se detallan las Unidades de Paisaje identificadas para la aproximación al medio territorial del entorno de la Plataforma Logística.

El Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia como paisaje tradicional agrícola y amenazado por las presiones urbanísticas. De este Plan se extrae como conclusión la importancia de la protección de los cultivos situados en el Sur de la Plataforma Logística y especialmente al Sur de Parc Sagunt I y como estrategias a instaurar en el área de la Plataforma la introducción de elementos que pongan el valor este paisaje amenazado.

Se determina en el Estudio valor del paisaje muy influido por la presencia de un importante Parque Industrial que ejerce presión en el área desde el Este (Parc Sagunt I) y desde el Norte (Camí la Mar, Sepes...) y de la importancia de la protección de las áreas al Sur por la presencia de las huertas de Puçol. Por ello se proponen en el Estudio, entre otras muchas medidas la introducción de una fachada verde que funcione como mirador para estas áreas y su utilización como plataforma para la difusión del paisaje de la Huerta y también sus productos.

### 8.8.1. Integración Paisajística

Las medidas de integración paisajística se detallan en dicho estudio. Se propone, a modo de resumen, la introducción de las siguientes:

**Adaptación al terreno natural:** El terreno sobre el que se asentará la Plataforma Logística tiene unas pendientes muy suaves, alrededor del 0.5-1%, lo que hace de este suelo un terreno completamente apto para este tipo de infraestructuras de comunicación. La adaptación al terreno conlleva la minimización de los movimientos de tierra, manteniendo la topografía natural y afectando los cursos del agua superficiales y las visuales en menor medida que si la topografía se viera alterada

**Fachadas verdes a oeste:** El entorno más naturalizado del sector se encuentra al Oeste del sector. Al Norte del sector se están acabando las obras de Polígono Industrial Camí la Mar, y al Sur y al Este se encuentra Parc Sagunt I. La Plataforma Logística de Sagunto está enfrentada a este último y se prevé que el área entre la plataforma y el corredor de comunicaciones que forman la Autovía V-23 y el Ferrocarril de Valencia-Castellón (se verá pronto completada con la línea de Alta Velocidad Valencia-Barcelona) se conecte con la Plataforma y establezca la nueva reserva para suelo Industrial de Sagunto.

Estos procesos pueden ser largos y para evitar el deterioro de esa área se establece en el perímetro una zona de transición que proteja el área y pueda servir como corredor ecológico. Este perímetro toma mayor relevancia en su extremo sur, donde puede convertirse en un mirador a la Huerta Norte de Valencia. Las visuales sobre la huerta de Puçol y el El Puig son de gran interés tanto como recursos naturales (la Huerta) como culturales (el campanario de la iglesia de los Santos Juanes de Puçol, el monasterio de Santa María del Puig y la cartuja del Ara Christi).

**Integración de los elementos estructurales del paisaje:** Los elementos estructurales del paisaje son aquellos que definen o se identifican con un territorio concreto como invariantes. El estado de estos interviene en muchas ocasiones en la valoración que el público puede tener del propio territorio. Elementos como torres de alta tensión o vallas opacas, se convierten en elementos distorsionadores del paisaje, mientras que una red de caminos controlada, acequias o alquerías son elementos que se asocian como elementos estructurales del mismo.

El paisaje de la Plana de Sagunto es un paisaje límite entre las planas cítricas de Sagunto y Castellón y la Huerta Norte Valencia, por lo que tiene elementos de ambos.

**Establecer criterios en la edificación:** El desarrollo del Plan Parcial de la Plataforma Logística ha de establecer criterios específicos y únicos para el construcción de las edificaciones de la plataforma. Se establecerán también directrices para la morfología y criterios limitadores de volumen.

**Utilización de especies vegetales:** La organización de las zonas verdes ha de establecerse en el proyecto de urbanización, pero se establece desde este documento, y como líneas guía para su elección criterios de adecuación al clima y suelo en el que nos encontramos. Así pues se recomiendan a continuación una serie de especies que puede tomarse como base para la definición de las zonas verdes y arbolado en el medio urbano.

### 8.8.2. Conclusiones

El Estudio de Integración Paisajística que acompaña la presente Prospección de Mercado de Suelo Logístico establece estas medidas como elementos integradores de los desarrollos logísticos y sus infraestructuras en un medio que como se ha dicho, se está viendo amenazado, por lo que algunas de estas medidas están también encaminadas a la puesta en valor de las áreas agrícolas de la huerta tradicional.

## 8.9. SANEAMIENTO Y ABASTECIMIENTO

Como se ha citado en capítulos anteriores, el abastecimiento de agua para el consumo humano se realizará desde Parc Sagunt I, por lo que los efectos son positivos ya que el área dejará de extraer agua para el riego como hasta ahora para el riego de los cultivos.

Por otra parte, los aportes que dichos riegos producían se verán mermados, cuantificados en aproximadamente un 40% de la aportación anual. En cualquier caso, el balance resulta positivo para los niveles existentes dado que estos provenían mayoritariamente del subsuelo.

Los sistemas de drenaje sostenible posibilitarán la infiltración en el terreno de un gran porcentaje del agua de lluvia recogido en el sector, por lo que no se prevé un descenso importante de estos aportes.

### 8.10. GESTIÓN DE RESIDUOS

La Entidad que gestione la Plataforma Logística garantizará la recogida selectiva de residuos disponiendo de los contenedores necesarios al efecto, como se especifica en el Plan Integral de Residuos Sólidos de la Comunidad Valenciana y la Ordenanza Municipal de Sagunto de Limpieza y Recogida de los Residuos Sólidos Urbanos, Inertes e Industriales. Las empresas que, por su actividad, generen gran volumen de residuos sólidos relacionados con el embalaje (plásticos, cartones etc.) garantizarán la posibilidad de su almacenaje dentro de la propia parcela por un tiempo no inferior a 1 semana.

El municipio de Sagunto cuenta con un Ecoparque situado en el Polígono Industrial Sepes. El Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana establece un radio de acción de 5 km. La posición de esta instalación es bastante centrada en los núcleos habitados del municipio (entre los núcleos de Sagunto y el Puerto de Sagunto). Dado la previsible instalación de un gran número de empresas logísticas en la Plataforma y las presentes y futuras de Parc Sagunt I, se plantea la instalación de otro Ecoparque que dé servicio a estas áreas y sirva de apoyo al ya existente.

### 8.11. CONSUMO ENERGÉTICO

Evidentemente, respecto a la actual situación de suelos dedicados a la agricultura, se va a producir un aumento global del consumo energético. Sin embargo, a la hora de poder evaluar los efectos sobre el consumo energético, debe tenerse en cuenta que:

- a) La intermodalidad en el transporte de mercancías optimiza el consumo en el ciclo de transporte, al permitir agrupar y segregar los distintos fletes, además de posibilitar el tratamiento de las mercancías en las plataformas logísticas para darles valor añadido (empaquetado y etiquetado, preparación, etc)
- b) La asociación del Parque Logístico con una Estación Intermodal, permite el intercambio de mercancías hacia el ferrocarril para distancias largas, estimando una equivalencia

Convoy 750 m = 40 camiones

Así, el propio Ministerio de Fomento ha fijado como objetivo estratégico para conseguir el ahorro energético en el transporte de mercancías, del 2,8% actual hasta unos niveles de entre el 8% y el 10% del total en 2020.

Triplicar la cuota de mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en España podría ahorrar entre 233 y 323 millones de euros al año sólo en costes externos -ruido, contaminación, accidentalidad, entre otros-. Sin tener en cuenta los ahorros derivados de un menor consumo de energía.

De este modo, la consecución de dicho aumento en el tráfico ferroviario en detrimento de la carretera, ahorraría el equivalente al consumo energético anual de más de 460.000 hogares (484,6 ktep/año); evitaría

al sector incurrir en costes externos por valor de más de 233 millones de euros al año; reduciría las emisiones de CO2 en 1,3 millones de toneladas; y evitaría un total de 262 Tm PM/año de emisiones a la atmósfera.

En 2010, el ferrocarril por mercancías movió en España 7.400 millones de toneladas-kilómetro. Para cumplir con los objetivos del Plan Impulso, los operadores del sector deberían ser capaces de aumentar su producción entre 23.400 y 32.400 millones de toneladas-kilómetro en el horizonte del año 2020. En términos de tráfico, estaríamos hablando de pasar de una circulación de 300 trenes diarios a entre 1.448 y 1.960 trenes por día.

Y ello pasa, ineludiblemente, por la consecución de una red intermodal a escala nacional, dado que el ferrocarril por sí solo no es capaz de captar este volumen de negocio, de ahí la importancia de la ejecución de instalaciones como la Plataforma Logística de Sagunto.

### 8.12. USOS DEL SUELO

El uso general actual del suelo es agrícola. Esta actividad coexiste con otras como son la extracción de áridos y almacenamiento de materiales de construcción a cielo abierto, parcelas de explotación pecuaria, viviendas aisladas usadas como segunda residencia. En el área cabe destacar la presencia de una parcela destinada a la Sociedad Colombicultora de Sagunto.

La implantación de la Plataforma Logística conllevará el cambio de uso del suelo agrícola al uso planteado según la Resolución de 26 de marzo de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la homologación Área Parc Sagunt y el Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I. El uso en este planeamiento es Industrial con lo que se completa la dotación de suelo industrial del municipio en aras de la modernización del parque empresarial existente.

### 8.13. POBLACIÓN HUMANA

No se prevén afecciones directas sobre núcleos de población, dado que en el ámbito de la Plataforma Logística no existen poblaciones o alquerías, sólo alguna edificación de carácter agrícola diseminada. Por otro lado, puesto que alrededor de este suelo, sobre todo en el t.m. de Sagunto existe una gran superficie de suelo industrial consolidado, desde el punto de vista de ordenación y de demografía, se entiende que la Plataforma actúa como actuación potenciadora de la actividad industrial existente.

### 8.14. ESPACIOS PROTEGIDOS

No existen espacios protegidos en el área de actuación. No obstante se ha tenido en cuenta durante el desarrollo del presente informe la proximidad al Marjal del Moro catalogado como Humedal, LIC y ZEPA. Dado su valor ambiental se plantean actuaciones en la Plataforma Logística que mantengan sus condiciones actuales, especialmente en materia de hidrología tanto superficial como subterránea. Los Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible permitirán el mantenimiento de aporte de pluviales tanto al acuífero como al Marjal de manera superficial. De esta forma se potencia el mantenimiento de los caudales existentes que garanticen los hábitats presentes en las lagunas donde aparecen.

## 8.15. PATRIMONIO CULTURAL

### 8.15.1. Vías Pecuarias

No existen en el área vías con esa catalogación. Se recoge a continuación un listado de los caminos y acequias presentes.

**-Camí Vell de la Mar.** Lleva una dirección de NO a SE, atraviesa el Camí Vell de Puçol a Canet y continúa en el polígono industrial Parc Sagunt I hasta llegar al Grau Vell. Camino de gran importancia porque comunicaba el núcleo urbano de Sagunt con el Grau Vell, zona portuaria en épocas ibérica y romana.

**-Camí de les Marjals.** Con una dirección de Norte a Sur, atraviesa todo el área de estudio, el Camí Vell de Puçol a Canet y el polígono Parc Sagunt I, hasta llegar a la zona de humedales protegidos del Marjal dels Moros.

**-Camí dels Coscollars.** Discurre de Norte a Sur, y hacia el Norte continúa en el cruce con el Camí de la Vinya Buida como Camí dels Rolls. Hacia el sur, pasando una curva en ángulo recto, se le conoce también como Camí de la Mala Parada.

**-Camí Vell de Puçol a Canet y a les Valls.** Discurre de SO a NE y buena parte de su trazado va en paralelo a la nueva carretera CV-309. Lo cruzan el Camí de les Marjals y el Camí Vell de la Mar.

Los caminos secundarios, considerados de esta forma porque muchos de ellos parten de los principales, también configuran una red viaria que enlazan las diferentes partidas del ámbito de estudio.

**-Camí de la Cervereta.** Transcurre en dirección de Norte a Sur, desde el Camí Vell de la Mar, hasta el Camí Vell de Puçol a Canet.

**-Camí del Quint.** Discurre en dirección de Norte a Sur, desde el Pont de la Penya, donde conecta con el Camí Vell de la Mar, hasta el centro del área de estudio.

**-Camí de la Vinya Buida.** Comienza en el Camí dels Coscollars y se dirige en dirección Suroeste hasta el Camí de les Marjals donde se sitúa el motor del Pilar.

**-Camí de l'Arrendaor.** Tiene el inicio en el Camí de les Marjals, a unos metros más al sur del Motor del Pilar y llega hasta el Camí Vell de Puçol a Canet.

**-Camí de les Pelleres.**

Comienza en el Camí dels Coscollars, al lado de un vertedero, y de forma sinuosa llega hasta el Mas del Peller.

En el ámbito de estudio hay una amplia red de acequias que acercan el agua de los diferentes motores a los campos de cultivo de regadío. De entre las diferentes canales hay al menos dos que son más importantes:

**Séquia Braç de la Torre.**

Con una dirección aproximada de NO a SE, va en una parte paralela al Camí Vell de la Mar, pasando por el Motor del Quint.

**Séquia Braç del Mig.**

Con una orientación de NO a SE, discurre paralela al Camí del Mig y cruza el Camí dels Coscollars y el Camí Vell de Puçol a Canet.

No se prevén acciones de mantenimiento de los caminos. Sí se mantendrá la continuidad de ellos a través del área perimetral de protección para preservar su carácter rural y agrícola. Las infraestructuras agrícolas como acequias también serán recogidas por esta área con la intención de no interferir en las actividades agrarias de las parcelas que conservan su uso agrícola.

### 8.15.2. Patrimonio Etnológico

La delimitación de los bienes y yacimientos conocidos dentro del área de estudio, así como de los yacimientos que puedan aparecer. Para esto, se marcarán en un plano las parcelas afectadas y se acompañará con una descripción de sus características y fotos de cada uno de los yacimientos y bienes localizados.

## 8.16. EFECTOS SOBRE EL PLANEAMIENTO, USOS

El Plan General de Sagunto prevé la compatibilidad del uso industrial dentro del Área de Reserva de Parc Sagunt II, siendo en la actualidad Suelo No Urbanizable. Las condiciones de reclasificación de dicho suelo vienen recogidas dentro de las Normas Urbanísticas del Plan Parcial Parc Sagunt I, y que han sido a su vez recogidas en el Plan General.

Así, es posible la reclasificación del suelo como Urbanizable Industrial, si se cumplen las siguientes condiciones (art 7 Normas Urbanísticas P.P. Parc Sagunt I):

- *Su uso global será Industrial.*
- *La forma de gestión será directa, por expropiación.*
- *La superficie de los sectores será preferentemente mayor de 2 km<sup>2</sup>.*
- *El coeficiente de edificabilidad máxima será de 0,638 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>s.*
- *La actuación deberá justificar su adecuación respecto a las previsiones de construcción del pasillo ferroviario de alta velocidad Valencia-Barcelona, excluyendo en su caso los terrenos necesarios para este uso.*
- *Podrá incluirse en el sector suelo de la red primaria que no esté integrado en áreas de reparto de suelos urbanos o urbanizables y, en este caso, el suelo incluido podrá ser computado a efectos de determinar el índice de edificabilidad y el cumplimiento de los estándares de la red secundaria, siempre que cumpla con las condiciones establecidas a este respecto por la legislación urbanística.*
- *Podrá incluirse en el sector suelo de la red primaria que no esté integrado en áreas de reparto de suelos urbanos o urbanizables y, en este caso, el suelo incluido podrá ser computado a los efectos de determinar el índice de edificabilidad y el cumplimiento de estándares de la red secundaria, siempre que cumpla con las condiciones establecidas a este respecto por la legislación urbanística.*

- *El suelo correspondiente al desdoblamiento de la vía CV-309 en el tramo PRV6 mantendrá el derecho de aprovechamiento que le corresponda por su inclusión en el área de reparto del Programa de Actuación Integrada "Camí la Mar 2", adyacente por el noroeste*
- *Será preceptiva la realización del Estudio de impacto ambiental.*
- *La ordenación se adecuará a las condiciones de protección de los elementos viarios situados en su entorno.*

Por tanto, el efecto, dado que ya está previsto en el planeamiento, de desarrollar esta Plataforma Logística dentro de los cerca de 6 millones de metros cuadrados del área Parc Sagunt II, es positivo e irreversible.

## **8.17. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO.**

### **8.17.1. Plan General de Sagunto**

Tal y como se ha comentado anteriormente, la tramitación, en un primer momento, del Plan Parcial Parc Sagunt I, y posteriormente, la aprobación definitiva del Área de Reserva de Suelo de Parc Sagunt II, no sólo hace que el uso industrial previsto sea compatible con el Plan General, si no que además existe en este momento una reserva urbanística en dicha área a fin de facilitar el desarrollo del planeamiento urbanístico.

Tal y como se detalla en el apartado anterior, es posible, mediante la redacción de un Plan Parcial modificativo, proceder a la reclasificación de los suelos afectados (en este caso, como suelo industrial y como Redes Primarias de Infraestructuras –Ferroviaria y Viaria, en cada caso-), cumpliendo las condiciones resumidas en el apartado 8.16.

### **8.17.2. PATRICOVA**

Respecto al PATRICOVA, el área de la Plataforma Logística de Sagunto, presenta un riesgo de inundación nulo, como igualmente se ha analizado con más detalle en el Anejo 06 "Estudio de Inundabilidad". Considerando las características de la nueva ordenación y el conjunto de infraestructuras y polígonos existentes alrededor, no se considera que el desarrollo del planeamiento pueda incidir sobre las determinaciones establecidas en dicho Plan de Acción Territorial

### **8.17.3. Plan General de Ordenación Forestal de la C.V.**

De acuerdo a la documentación consultada, no resultan afectadas masas forestales, tan sólo cultivos de cítricos, frutales, y hortalizas.

Tampoco se ha detectado presencia de especies de vegetación relevante desde el punto de vista botánico, estando el Marjal del Moro situado a espaldas de Parc Sagunt I. Por ello, se considera que no se va a causar afección alguna de las determinaciones contenidas en el Plan General de Ordenación Forestal de la C.V.

## **9. MEDIDAS CORRECTORAS, PREVENTIVAS Y REDUCTORAS**

El presente apartado, establece, de manera general, todas las medidas que se consideran necesarias tener en cuenta para minimizar los impactos esperados, y/o permitir el cumplimiento de los objetivos señalados para cada uno de los indicadores presentados.

Estas medidas, tendrán su desarrollo tanto en el diseño del Proyecto de Urbanización y del Plan Parcial, como en la redacción de las normas urbanísticas del mismo, a la hora de transmitir las medidas incluso a la fase de construcción y explotación de edificios e instalaciones.

### **9.1. OPTIMIZACIÓN DEL CONSUMO DE RECURSOS ENERGÉTICOS**

Se deberán considerar las siguientes medidas:

- Establecer criterios de diseño bioclimático en la edificación, tanto en su disposición, como en el uso de materiales durables y reciclables, ventilación natural, soleamiento, etc.
- Utilización, de acuerdo al Código Técnico de la Edificación, de técnicas adecuadas de aislamiento térmico de los edificios, en función de sus usos, así como el dimensionado correcto de las instalaciones de energía solar térmica y fotovoltaica, especialmente en las cubiertas de las naves industriales (maximización de la superficie específica)
- Fomento del uso del gas natural, máxime cuando existen fuentes de abastecimiento muy cercanas.
- Fomento del uso de vehículos de transporte interior con energía eléctrica, y una adecuada red de puntos de recarga

### **9.2. PRESERVACIÓN DE LOS VALORES NATURALES Y BIODIVERSIDAD**

Las medidas propuestas son las siguientes:

- Proceder al soterramiento de todas las líneas eléctricas que atraviesen el sector, así como realizar una evaluación, función de la potencia a suministrar, y, por tanto, tipo de líneas de Alta tensión, sobre la posibilidad técnica y económica de realizar los abastecimientos con líneas subterráneas.
- Utilización generalizada en el diseño de la urbanización, de especies arbóreas autóctonas y zonas de integración respecto a los cultivos actuales, que disminuyan el impacto visual de las futuras construcciones.
- Realizar una evaluación del impacto visual del recinto de la Estación Intermodal, a partir del cual se permita poder realizar una toma de decisión sobre la cota de rasante de la misma respecto al entorno, y las medidas de protección visual (trincheras, pantallas vegetales, etc).
- El proyecto de urbanización contemplará la revegetación de todas las zonas afectadas y no urbanizadas, por las obras, con especies autóctonas propias del área.
- Las normas urbanísticas obligarán a dar tratamiento de fachada a todos los paramentos exteriores verticales de los edificios, incluso en los que provisionalmente quedasen como medianeras con

futuras instalaciones anexas. Igualmente, especificarán la modulación y alturas de los volúmenes del edificio, de manera que se consiga una continuidad visual en el caso de varias edificaciones adosadas.

- El proyecto de jardinería de la urbanización, considerará en cuenta el volumen aéreo disponible, la escala del espacio urbano, (sección de calle, distancias a fachada y altura de las mismas, etc), la calidad del suelo fértil, el interés paisajístico del entorno, el mantenimiento de las especies a plantar, con especial relevancia de las que precisen poco riego, susceptibilidad a los factores climáticos y ambientales, vulnerabilidad de plagas y enfermedades, etc.

### **9.3. REDUCCIÓN DE LOS EFECTOS DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, ACÚSTICA, LUMÍNICA, Y ELECTROMAGNÉTICA**

En relación con otras medidas ya contempladas, especialmente en el ámbito de la movilidad, y de la eficiencia energética, se proponen estas medidas correctoras:

- El diseño de la urbanización, contemplará una red integrada de carril bici e itinerarios peatonales, protegidos de la climatología con arbolado y otros elementos de mobiliario, totalmente jerarquizada y separada del tráfico viario.
- Esta red, contemplará los puntos de interconexión con las principales zonas de aparcamientos, los cuales dispondrán del espacio necesario para un posible colocación de puntos de alquiler o préstamo de bicicletas.
- El diseño de las zonas verdes, tendrá como objetivo crear espacios de verdadero uso público, con suficiente densidad de vegetación y disposición adecuada para crear zonas de menor intensidad acústica y mejor calidad del aire.
- Se promoverá el uso de aditivos catalizadores del CO<sub>2</sub> y del NO<sub>x</sub>, en la ejecución de los pavimentos de aceras y viales.
- La Plataforma Logística contará con un Plan de Movilidad, el cual tendrán en cuenta las condiciones de acceso al sector y a los sectores industriales existentes, estableciendo, en función del estudio de demanda, las actuaciones de planificación necesarias para optimizar los recursos existentes de transporte público (Cercanías RENFE, autobuses urbanos y suburbanos, autobuses de empresa), así como las medidas normativas respecto al uso de coche compartido y la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbridos o propulsados por Gas Natural.

### **9.4. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL**

A partir del Informe Previo de Patrimonio que acompaña como anejo este Informe, el Proyecto de Urbanización incluirá el preceptivo Estudio Arqueológico, realizado con su correspondiente Campaña de Prospección, y cuyas conclusiones serán de obligado cumplimiento, tanto en las medidas correctoras, como en las labores de vigilancia y prevención durante las obras, debiendo notificar cualquier hallazgo a la Consellería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.

### **9.5. FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Es de prever un aumento de los puestos de trabajo disponibles en el municipio, dado que a priori, todas las actividades serían de nueva planta (no existen grandes empresas logísticas salvo las que tienen actividad en el propio muelle sur del Puerto de Sagunto). En todo caso, dada la elevada movilidad de la población dentro del entorno del Área Metropolitana de Valencia, no tiene por qué generar desplazamientos permanentes de población ni demanda específica de vivienda.

Sí que deberá contemplarse, dentro del Plan Parcial, y teniendo en cuenta las interrelaciones con el resto de polígonos industriales consolidados en Sagunto, el Plan de Movilidad o la actualización del Plan de Movilidad a nivel municipal (si lo hay en ese momento), a fin de establecer medios de transporte suficientes y alternativos al vehículo privado, que pasarán por el estudio de las interconexión con la línea C-6 de Cercanías de Renfe, líneas de autobuses del Consorcio de Transportes, líneas propias de la ciudad de Sagunto e interconexión con Puerto y otros polígonos, y , para determinadas industrias, sus planes de Movilidad específicos, de acuerdo a la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

El proyecto de urbanización, deberá contemplar en su diseño, por tanto:

- Un adecuado dimensionamiento y distribución de las zonas de aparcamiento de vehículos privados, con su correspondiente dotación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.
- La localización y diseño de una o varias paradas para los autobuses, tanto de líneas regulares como de transporte colectivo de trabajadores, dentro de los Planes de Movilidad de las empresas.
- Una adecuada red de itinerarios ciclistas y peatonales a lo largo de la Plataforma Logística, protegiendo con medidas de diseño de urbanización, estos corredores frente al tráfico de vehículos, garantizando la accesibilidad a todas las parcelas y áreas del complejo.

## **10. DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS**

El estudio de alternativas aquí presentado, toma como base el Estudio de Planeamiento de la Plataforma Logística de Sagunto, elaborado previamente por la Consellería de Infraestructuras y Transporte, y que a su vez, toma como referencia la documentación del Plan Especial del Área Parc Sagunt.

Ello es especialmente importante, dado que, en este caso, las alternativas están muy condicionadas, en cuanto a localización, por las preexistencias, tanto en infraestructuras como en planeamiento urbanístico, mientras que existen mayores posibilidades en cuanto a diseño en sí de la ordenación del ámbito.

De este modo, la posible ubicación de la Plataforma Logística en las inmediaciones de Sagunto, estaban prácticamente definidas en la localización elegida, en tanto en cuanto:

- a) La Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana, contemplaba que del total de cuatro grandes nodos logísticos primarios de la región, los cuatro tenían que estar asociados, y por tanto, próximos, a los cuatro puertos de la Red de Interés General del Estado, con actividad mercante: Castellón, Sagunto, Valencia y Alicante.

- b) Por otro lado, la presencia de numerosas infraestructuras, tanto de transporte (Autovías y ferrocarril), como de suministro de energía, agua, etc, condicionan la ubicación específica de cada uno de estos nodos desde el punto de vista de la racionalidad económica, al tener que ubicarlos en lugares donde la disponibilidad de estos abastecimientos sea cercana y económica.

## 10.1. LOCALIZACIÓN

A la hora de determinar la ubicación de la Plataforma Logística, las condiciones de localización eran las siguientes:

- **Conexión con el Puerto de Sagunto.** Dado que el objeto de la Plataforma es crear una zona logística asociada al puerto de Sagunto, la distancia al mismo debía ser mínima, a fin de optimizar tiempos y costes de transporte. En este caso, ha sido determinante el Estudio Informativo del Ministerio de Fomento para la ejecución del Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Sagunto, puesto que dicho ramal es condición indispensable para desarrollar una estación intermodal, en caso de no ejecutarse en la vía principal Valencia-Tarragona
- **Conexión con el Corredor Mediterráneo.** Por la misma razón, el emplazamiento de la Plataforma debía estar dotada de una conexión directa, y a ser posible, anexa, a los dos ejes del corredor mediterráneo:
  - **Autovía A-7 / Autopista AP-7.** En Sentido Francia, existen ambas vías alternativas, hasta Torredembará en la actualidad, mientras que hacia el Sur, coexisten en el By-Pass de Valencia, hasta su bifurcación en Silla.
  - **Línea F.C. Valencia-Barcelona-Francia** Ello incluye tanto el actual corredor en ancho RENFE, electrificado y con vía doble hasta Vandellós, como el futuro corredor de Ancho UIC en desarrollo
- **Conexión con el eje Sagunto-Zaragoza-Somport/Francia.** Al igual que en el caso anterior, debido a la presencia y/o planificación de varias infraestructuras:
  - **Autovía A-23 "Mudéjar", Sagunto-Zaragoza.** En servicio
  - **F.C. Sagunto-Zaragoza.** En la actualidad, con tracción diesel y vía única, está siendo sometido a adecuación a altas prestaciones ( $V_{m\acute{a}x}=220$  Km/h) y con uso común para mercancías y pasajeros

Por otra parte, quedaba limitada su ubicación más al sur, al comenzar el By-Pass de Valencia, con menores posibilidades de conexión con el ferrocarril, así como los primeros desarrollos urbanos de Puçol y la propia ciudad de Valencia, así como los suelos protegidos de L'Horta Nord.

Sin embargo, existía la posibilidad de, dentro de los terrenos incluidos en el Área Parc Sagunt II, con más de 6.000.000 de m<sup>2</sup>, de habilitar la superficie necesaria para dicha Plataforma, contando además, con las conexiones previstas del nuevo Acceso Sur Ferroviario al Puerto de Sagunto, así como su conexión directa a la red viaria a través de la Autovía V-21. Además, se ubicaría frente a Par Sagunt I, ya desarrollado, y junto al resto de zonas industriales de Sagunto, con lo que las sinergias en cuanto a recursos e integración resultaban evidentes.

Se han realizado varios estudios previos sobre posibles alternativas de emplazamiento, que estaban condicionadas por los siguientes puntos:

- a) Cercanía al Puerto de Sagunto (<20 km), por ser Nodo Logístico Primario dentro de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana.
- b) Facilidad de acceso por vías férreas y desde la Autopista A-7 (Corredor Mediterráneo), a fin de minimizar los costes de creación de las infraestructuras de accesos, y disminuir los tiempos de viaje
- c) Condiciones de implantación, en cuanto superficie, geometría y nivelación, de la Estación Intermodal (300.000 m<sup>2</sup> con una longitud de vías horizontal cercana a 1.500 metros en línea recta)
- d) El suelo a ocupar no debe estar sujeto a figuras de protección de ningún tipo, siendo especialmente conveniente Suelo No Urbanizable con condiciones favorables para su urbanización.

De este modo, se estudiaron en un primer lugar, dos posibles alternativas, una, situada entre las autovías A-7 y CV-21, y que tiene acceso directo a la vía Valencia-Castellón, y una segunda opción, ocupando parte de los terrenos reservados al Área Parc Sagunt II, y que, siendo no Urbanizable, presenta excelentes condiciones de conexión, suministro de servicios, etc.

Finalmente, y una vez tenido conocimiento de que el Ministerio de Fomento había desarrollado (y sometido a Información Pública), el nuevo Acceso Ferroviario, al Puerto de Sagunto, la opción que se podía ejecutar compatible con dicho acceso ferroviario al Puerto de Sagunto, resultaba ser la ubicada dentro de Parc Sagunt II, en la margen izquierda de la carretera CV-309, y frente a los terrenos ya desarrollados de Parc Sagunt I.

Así, el sector que se propone está situado en el término municipal de Sagunto (Valencia), al Sur de su casco urbano, y en el entorno de las zonas industriales del mismo: Polígono Norte, Polígono Camí al Mar, Puerto de Sagunto; y, con especial relevancia, frente al Parc Sagunt I, el cual se sitúa al otro lado de la carretera CV-309, que actuará de eje central entre la Plataforma y Parc Sagunt I.

La totalidad de la Plataforma Logística queda incluida dentro del Área Parc Sagunt, de la cual la denominada Parc Sagunt II (Fase 2) ocupa una zona triangular de cerca de 6 millones de metros cuadrados, delimitada en cada uno de sus lados por una infraestructura viaria:

- Lado Sureste: Carretera CV-309 (Desdoblada en tramo Parc Sagunt I)
- Lado Suroeste: Autovía V-23 / A-23
- Lado Norte: Polígono Camí de la Mar y futuro corredor infraestructuras Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Sagunto.

Se trata de una zona dedicada al cultivo de cítricos y frutales, con estructura de la propiedad en pequeñas parcelas, pero situado en un entorno fuertemente industrializado, y cercano a las zonas urbanas de las playas al norte de la ciudad de Valencia.

Es de destacar que la industria de la zona es de tipo pesado, con empresas de gran tamaño dedicadas a industrial de metal, química, y energía, como:

- Acerlor Mittal (SIDMED): Siderurgia. Acero y laminados
- Fertiberia: Abonos orgánicos y minerales
- SAGGAS: Planta regasificadora
- Unión Fenosa: Central Eléctrica de Ciclo Combinado (Gas Natural)
- Red Eléctrica Española: Interconexión eléctrica submarina con Islas Baleares (Proyecto Rómulo)
- Drace (Dragados) Estructuras especiales.
- Hierros de Levante. Siderurgia. Aceros
- Asland Lafarge Cementos en granel
- Ferrodisa Siderurgia. Aceros

Dista 9 kilómetros por carretera (CV-309 y autovía V-23), del Puerto de Sagunto, y una distancia similar por vía férrea una vez ejecutado el Acceso Ferroviario previsto.

Al mismo tiempo, dista 53 kilómetros del Puerto de Valencia, a través del itinerario para vehículos pesados obligatorio (Autopista A-7, y autovías CV-35 y V-30 hasta el acceso Sur al Puerto de Valencia). Por ferrocarril, dista un total de 35 kilómetros por la vía Tarragona- Valencia actual.

Todo el suelo está clasificado como Suelo No Urbanizable de Uso Común, aunque englobado como reserva de suelo dentro de la actuación Area Parc Sagunt 2, por lo que el área dentro de esta reserva de suelo cumple las mejores calidades para la implantación de la Plataforma Logística.

Las condiciones de acceso a esta área de las comunicaciones viarias, ferroviarias, y de las diferentes son mejores y más adecuadas desde la CV-309 que para la realización de Parc Sagunt fue desdoblada y en la actualidad presenta mejores condiciones de fluidez y a la vez da servicio a los accesos de Parque empresarial.

Por ello, se propone la implantación de la plataforma en paralelo a este vial, y oponiendo fachada a la primera fase de Parc Sagunt. Dada la existencia de suelo industrial al noreste en planeamiento y ahora ya en construcción (Polígono Industrial Camí la Mar) el sector utilizado para este fin ha de servir a la vez como elemento articulador y que cierre el tejido industrial del Sur de la localidad.

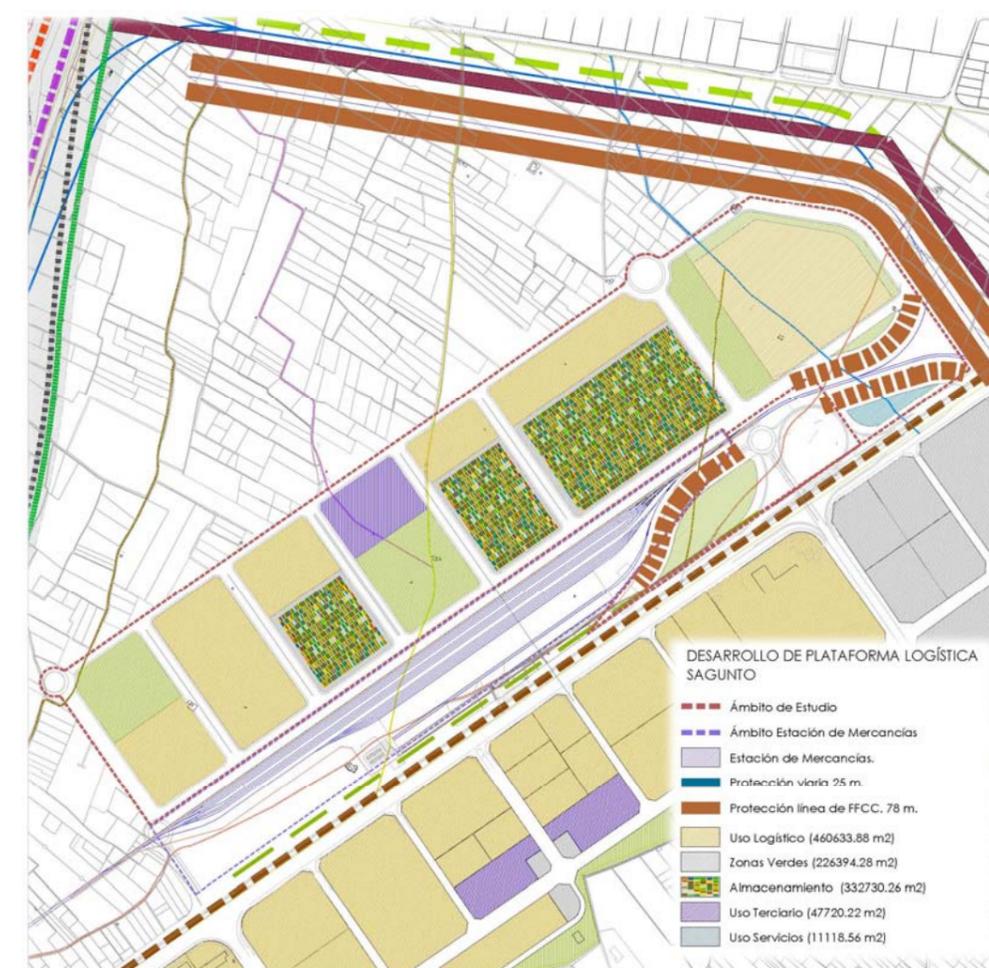
El Plan Parcial de Parc Sagunt I establece en su ordenación las condiciones de planeamiento de todo el desarrollo de Parc Sagunt, esto es en sus dos fases y afecta de tal manera a la Plataforma Logística que se ubicará en esta área. Entre sus condiciones aclara que cada uno de los sectores que se desarrollen en Parc Sagunt II han de ser como mínimo de 2.000.000 m<sup>2</sup> para evitar la segregación entre las diferentes intervenciones y ha de realizarse mediante promoción pública.

Sobre esta área se proponen distintos tipos de ordenación para el desarrollo de la Plataforma Logística teniendo en cuenta diferentes variables tanto ambientales, territoriales, como de funcionamiento interno de la Plataforma y los accesos a las distintas infraestructuras de comunicación.

## 10.2. ALTERNATIVA 1

En la alternativa de ordenación 1 se propone una ordenación similar a la que se plantea desde Parc Sagunt I. Esta estructura ortogonal es la idónea para el funcionamiento del tráfico rodado, especialmente por el hecho de poder funcionar con doble eje de circulación, junto al área ferroviaria y junto al vial perimetral. Se propone la misma proporción de parcelas que en la primera fase de Parc Sagunt.

Esta estructura no permite la inclusión de apartaderos ferroviarios como vías de uso privado en las parcelas del sector. Este intercambio debería realizarse bien mediante puentes grúas o sobre camiones que circularan en el área, lo que afectaría necesariamente de forma negativa al funcionamiento interno de las comunicaciones del tráfico rodado además de los efectos que estos elementos tienen sobre el paisaje urbano del sector.



### 10.3. ALTERNATIVA 2

En esta alternativa se busca la integración de las vías en apartaderos privados para las empresas independientemente del funcionamiento de la estación de mercancías de la Plataforma Logística Sagunt. Se plantea la estructura de estos viales en paralelo a la estructura viaria para la generación de parcelas pueda tener ese doble acceso de mercancías en función del proceso y su puesta la puesta en ruta tanto del producto como de los productos primarios.

La ordenación se propone con vuales Norte-Sur de manera que las orientaciones principales fueran de las edificaciones fueran Este-Oeste. Desde el punto de vista de ventilación resulta muy ventajoso, pero no potencia el aprovechamiento solar para la captación directa.

La inclusión de estos apartaderos con esta configuración no resulta conveniente porque el ciclo esperado de circulación es desde el Puerto de Sagunto, entrada en la Plataforma y la puesta en ruta del producto. Otra configuración obligaría la modificación de algunas de las redes existentes ya en el puerto.



### 10.4. ALTERNATIVA 3

Como tercera alternativa se propone la inclusión de las vías para los apartaderos en espina en las parcelas de la Plataforma Logística Sagunt, y de igual manera, en paralelo, la red de viales internos del sector. En esta alternativa se propone la inclusión de las vías en el sentido contrario a la anterior, recibidas desde el Puerto de Sagunto hacia la puesta en ruta del producto. La orientación de estos viales, lleva dirección ESE-WNW que coincide con los vientos dominantes procedentes de sureste (siroco). La orientación de las edificaciones así es SWS-NEN lo que permite optimizar las captaciones solares en una de las orientaciones.

La diferencia de accesos desde el vial perimetral de la Plataforma (el principal) y el de menor sección entre la estación de mercancías y las parcelas lucrativas (secundario) podrán diferenciar flujos de tráfico entre el tráfico general de la Plataforma y el de servicio en las empresas instaladas.

Se asocian las parcelas de uso terciario a los dos accesos de la Plataforma como elementos articuladores y susceptibles de tener tráfico y puntas de ocupación de manera distinta del resto de parcelas con un uso más acotado.



## 10.5. ELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Las tres alternativas propuestas presentan la misma ocupación, ventajas de acceso y condiciones de conexión con las infraestructuras urbanas, por lo que se realizará una valoración del funcionamiento y la inserción en el medio de cada una de ellas.

	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
Posibilidades de crecimiento posterior	++	++	++
Adecuación a pendientes y escorrentías actuales	+	++	+++
Funcionalidad parcelas	+++	+	++
Accesibilidad ferroviaria interior	+	++	++
Comunicación ferroviaria PLATAFORMA-PUERTO	+	++	++
Adaptación a condicionantes físicos y climáticos.	+	++	+++
Permeabilidad de vistas	+	++	+++
<b>PUNTUACION</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>17</b>

Se tiene como conclusión de este Informe que la alternativa 3 es la más conveniente por el correcto intercambio que se realiza a través de la estación de mercancías y los apartaderos ferroviarios privados con el Puerto de Sagunto y la puesta en ruta del producto. También la adaptación al medio resulta más conveniente dada la orientación de los viales y los sentidos de escorrentía de las pluviales generadas dado que se plantea un sistema de drenaje urbano sostenible que permita su captación, estos sistemas funcionan mejor en zonas de pendientes suaves donde las grandes avenidas puedan verse minoradas por bajas pendientes.

## 10.6. ALTERNATIVA DE CRECIMIENTO CERO Y MODELO DE DESARROLLO PROPUESTO

### 10.6.1. Crecimiento Cero

Esta alternativa corresponde a la evolución del sector en caso de no aplicar el desarrollo de la Plataforma Logística de Sagunto.

El área estudiada se encuentra dentro del Área Parc Sagunt II, una zona de más de 6.000.000 m<sup>2</sup>, cuyo objetivo es centralizar la demanda de suelo industrial en el área de Valencia Norte en los próximos años, contando con las ventajas de su situación junto a la antigua zona industrial de acerías de Sagunto, y la expansión hacia el Sur de su Puerto.

En caso de no desarrollarse esta plataforma logística, se producirían los siguientes efectos:

- En tanto en cuanto que la actividad prevista en el sector es la logística, y muy especialmente la ejecución de una estación de ferrocarril de mercancías, se produciría un perjuicio sobre las necesidades actuales de las empresas radicadas en el área de Sagunto, al disminuir su potencial y sinergias en la salida de mercancías.
- La terminal de Sagunto –Cargas actual, está al borde de su capacidad de explotación, y, en todo caso, ni está preparada ni permite su ampliación para poder acoger los tráficó de mercancías (longitud de convoyes de 750 m ), que prevé la Unión Europea para la Red Transeuropea de Transporte.
- La ubicación de la Plataforma Logística de Sagunto, es igualmente idónea para las operaciones de transporte e intermodalidad con el tráfico marítimo en el puerto de Sagunto, cualquier otra opción más lejana supone un mayor coste de adaptación de las infraestructuras existentes o la ejecución de nuevos accesos, y mayores costes de explotación.
- El suelo actualmente está dedicado al cultivo de cítricos y frutales, algunas de las fincas con mejor grado de mantenimiento que otras, pero, en todo caso, están situadas en un suelo reservado para el Área Parc Sagunt II.
- Con el futuro trazado AVE Valencia Castellón, esta zona quedará finalmente totalmente encerrada en un triángulo limitado por las líneas de ferrocarril y la autovía V-21 al Oeste, por la Autovía A-23 al norte, que lo separa de los polígonos industriales más antiguos de Sagunto, y hacia el Este, por la carretera CV-309, que, en todo caso, ya ahora presenta características de autovía y sirve de acceso al polígono Parc Sagunt I.
- Por ello, la no ejecución de este sector, no evitaría la presión antropizadora sobre esta área, la cual terminará en todo caso siendo objeto de actuaciones de suelo industrial o terciario, y que tiene el riesgo de sufrir actuaciones de indisciplina urbanística, con ejecución de edificaciones o instalaciones industriales de manera dispersa.

### 10.6.2. Modelo de desarrollo propuesto

La planificación del sector Plataforma Logística de Sagunto, se llevará a cabo con la tramitación en fases posteriores, de un Plan Parcial Modificativo del Plan General, donde, a partir de la Homologación del mismo por el Plan Especial Area Parc Sagunt II, que declaraba el ámbito como Suelo Urbanizable no protegido, pasará a ser ordenado pormenorizadamente, identificando asimismo los elementos propios de la Red Primaria que quedan incluidos en el ámbito y definirá todos los relativos a la Red Secundaria.

Este nuevo desarrollo se plantean desde la búsqueda de un modelo que busque la “excelencia ambiental”, potenciando la eficiencia energética y la sostenibilidad como ejes fundamentales, destacando los siguientes criterios:

- Autosuficiencia energética, búsqueda del saldo “0” energético.
- Potenciación del uso de vehículos “zero emission”, en el caso de servicios generales, transporte de trabajadores, etc.

- Reutilizar las aguas de lluvia para el riego de jardines y limpieza de viarios, así como el uso de Técnicas de Drenaje Sostenible (SUS, según acrónimo inglés), en el diseño del ciclo integral del agua.
- Favorecer las orientaciones adecuadas que garanticen una optimización en el uso de las fuentes de energía y control del aislamiento térmico.
- Optimizar el diseño funcional de las zonas de maniobra y de distribución, de modo que el consumo de los vehículos de transporte se minimice.

La nueva ordenación dará respuesta a las cuestiones urbanas y paisajísticas propias del enclave:

- Solucionará la transición y/o integración de la conurbación de zonas industriales del Sur de Sagunto, creando una imagen visual relacionada, tanto con las áreas nuevas como Parc Sagunt I y Pol. Ind. Camí a la Mar, con la fachada que supone su visibilidad desde la carretera CV-390 y la Autopista AP-7/A-7.
- Respetará la orografía del lugar con una propuesta de zonificación y rasantes compatible con la misma.
- Integrará en su ordenación la vía pecuaria que discurre por el sector.
- Establecerá unas condiciones de la edificación que tengan en cuenta los condicionantes del entorno y contribuyan a disminuir el posible impacto visual de las nuevas construcciones.

#### 11. MEDIDAS PRESCRITAS PARA EL SEGUIMIENTO (ART 15 LEY 9/2006)

De acuerdo al art 15 de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre "Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente", los órganos promotores deben realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución de los planes y programas, así como identificar los efectos no previstos, y, en su caso, proceder a llevar a cabo las medidas correctoras necesarias. Para ello, la figura prevista es la redacción y posterior aplicación del Plan de Seguimiento Ambiental.

La cuantificación de los diversos parámetros identificativos del seguimiento, se realiza a través de un sistema de indicadores, que serán actualizados conforme progrese tanto la tramitación del Planeamiento como incluso en el propio desarrollo de las obras, por sucesivas revisiones y/o ampliaciones del Plan de Seguimiento Ambiental.

Estos indicadores deben contemplar características definibles y medibles en el sector planeado, de modo que la evolución de los mismos permita establecer de una manera biunívoca, si el municipio, en primer lugar, y el resto del entorno, sigue evolucionando de una manera sostenible, o si la presencia de la Plataforma Logística puede causar distorsiones negativas sobre esta sostenibilidad del crecimiento.

La propuesta que a continuación se detalla tiene como referencia la realizada para el desarrollo de la Plataforma Logística de Alicante, también de la Generalitat Valenciana, por corresponder a una actuación urbanística de similares características, y ser sus condiciones de ubicación, territorio y medioambiente, muy similares a las de Sagunto. Estos son, pues, la relación de indicadores propuestos:

RECURSOS GLOBALES (Atmósfera)			
OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la calidad de vida</li> <li>• Limitación de las emisiones</li> <li>• Fomento de energías alternativas</li> </ul>		
INDICADOR	PERIODICIDAD	UNIDAD	OBJETIVO
Puntos de recogida / reciclado CFC	ANUAL	Ud.	↑
Emisiones locales de CO <sub>2</sub>	ANUAL	Kg/m2/año	↓
Nº de suministros de energía alternativa	ANUAL	Ud.	↑
% de puntos de recarga vehículos eléctricos	ANUAL	% sobre total	↑

NÚCLEOS URBANOS Y ZONAS INDUSTRIALES			
OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la calidad de vida</li> <li>• Delimitación zonas de afección acústica</li> <li>• Eficiencia energética, económica y social</li> </ul>		
INDICADOR	PERIODICIDAD	UNIDAD	OBJETIVO
Calidad del aire : "Aire calidad buena"	ANUAL	Nº días/año	=
Nivel de Ozono	ANUAL	Nº días/año	=
Niveles acústicos en vías principales	ANUAL	dB(A)	↓
Niveles acústicos en zonas ferroviarias	ANUAL	dB(A)	↓
Zonas verdes (m2 ZV/m2 sector)	CUATRIANUAL	% m2	↑
Intensidad de tráfico	ANUAL	Veh/día	↓
Viajes automóviles	ANUAL	Viaje/hab/año	↓
Viajeros transporte urbano	ANUAL	Pasajeros/día	↓
Accidentes de Tráfico (1.000 hab)	ANUAL	Accidentes/año	↓
Consumo energía eléctrica alumbrado	ANUAL	Kw/km/año	↓
Suelo urbanizado en el municipio	CUATRIANUAL	%	↑

RESIDUOS SÓLIDOS			
OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fomento de uso de materiales renovables</li> <li>Plan de gestión de residuos</li> <li>Reutilización y/o reciclado</li> </ul>		
INDICADOR	PERIODICIDAD	UNIDAD	OBJETIVO
Generación total de RSU anual	ANUAL	Kg/Hab/año	↓
Índice de recuperación de residuos	ANUAL	%	↑

CONSUMO DE ENERGÍA			
OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fomento de ahorro de energía</li> <li>Energías renovables</li> <li>Autogeneración en instalaciones propias</li> </ul>		
INDICADOR	PERIODICIDAD	UNIDAD	OBJETIVO
kW energías renov. / kW energía consumida	BIANUAL	%	↑
Número de plazas con recarga veh ,eléctr.	BIANUAL	Ud	↑
Kw energía abastecida / kW energ consumida	BIANUAL	%	↓

RECURSOS NATURALES – ECOSISTEMAS Y BIODIVERSIDAD			
OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducir amenazas</li> <li>Potenciar ecosistemas renovables</li> <li>Crear paisajes de calidad</li> </ul>		
INDICADOR	PERIODICIDAD	UNIDAD	OBJETIVO
Superficie protegida	CUATRIANUAL	M2	↑
Superficie municipal de planes protección	CUATRIANUAL	M2	↑
Inversiones en áreas naturales o zonas verdes	BIANUAL	€/año	↑

RECURSOS NATURALES – CICLO HÍDRICO			
OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de la calidad de las aguas</li> <li>Protección de cauces superficiales, lagunas y charcas</li> <li>Ahorro y eficiencia en el uso del agua</li> <li>Reducción de pérdidas en las redes de abastecimiento y de riego</li> </ul>		
INDICADOR	PERIODICIDAD	UNIDAD	OBJETIVO
Consumo anual de agua potable industria	Anual	m3/m2/año	↓
Aprovechamiento agua depurada	Anual	%	↑

Consumo agua de riego zonas verdes	Anual	m3/m2/año	↓
Ratio m3 Agua Potable / m3 agua depurada	Anual	%	↓
Ratio m3 consumo / m3 abastecimiento ext.	Anual	%	↓

SOCIOECONOMÍA			
OBJETIVOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de la tasa de empleo</li> <li>Mejora de la calidad del empleo y de la formación</li> <li>Aumento de la riqueza de la población y del municipio</li> <li>Crecimiento sostenible</li> </ul>		
INDICADOR	PERIODICIDAD	UNIDAD	OBJETIVO
Tasa local de desempleo	ANUAL	%	↓
Porcentaje de empleos con cualificación	ANUAL	%	↑
Instalaciones industriales en el municipio	ANUAL	Empresas	↑
Valor añadido de bienes y servicios producidos en el municipio	ANUAL	Euros / año	↑
Déficit / Supervavit presupuesto municipal	ANUAL	Euros	≥ 0
Ingresos por tasas e impuestos sobre la actividad, en valores netos corrientes	ANUAL	Euros	↑

## 12. RESUMEN NO TÉCNICO DE LA INFORMACIÓN

### 12.1. INTRODUCCIÓN

#### 12.1.1. Objeto

El objeto del presente Informe es, dando cumplimiento a la Ley 9/2006 de 28 de abril sobre Evaluación de los Efectos de Planes y Programas en el Medio Ambiente, asegurar un desarrollo sostenible consiguiendo un elevado nivel de protección del medio ambiente, integrando valores ambientales a la planificación urbanística.



### 12.1.2. Antecedentes

Los antecedentes legales más inmediatos, son los relacionados con la aprobación, establecimiento de fases e inicio del desarrollo del área denominada "Área Parc Sagunt", la cual ha tenido la siguiente cronología:

- Resolución de 26 de marzo de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la homologación Área Parc Sagunt y el Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I.
- Resolución de 16 de Marzo de 2009, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la modificación del Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I.

El Área Especial Parc Sagunt cuenta con otros proyectos ya tramitados que le dan servicio y confieren a esta área interés desde el punto de vista de las comunicaciones dentro de la Comunidad Valenciana, y desde la Comunidad Valenciana.

### 12.2. LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

El área de estudio se sitúa al sur del término municipal de Sagunto, casi en el límite con Puzol. El área se encuentra adyacente a la carretera CV-309 que une Puzol con el Puerto de Sagunto y sirve de acceso principal a éste. Esta área configura una cuña de terreno agrícola entre el corredor de infraestructuras de comunicación (Autovía V-23 y ferrocarril Valencia-Barcelona) y las fachadas urbanas de dos parques industriales de reciente construcción: Camí la Mar y Parc Sagunt I.

La totalidad de la Plataforma Logística queda incluida dentro del Area Parc Sagunt, de la cual la denominada Parc Sagunt II (Fase 2) ocupa una zona triangular de cerca de 6 millones de metros cuadrados, delimitada en cada uno de sus lados por una infraestructura viaria:

- Lado Sureste: Carretera CV-309 (Desdoblada en tramo Parc Sagunt I)
- Lado Suroeste: Autovía V-23 / A-23
- Lado Norte: Polígono Camí de la Mar y futuro corredor infraestructuras Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Sagunto.

Se trata de una zona dedicada al cultivo de cítricos y frutales, con estructura de la propiedad en pequeñas parcelas, pero situado en un entorno fuertemente industrializado, y cercano a las zonas urbanas de las playas al norte de la ciudad de Valencia.

### 12.3. OBJETIVOS DE LA ACTUACIÓN

Como desarrollo de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana, la Dirección General de Transportes y Logística de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, realizó, de manera preliminar, un Estudio de Implantación de Nodos Logísticos en la Comunidad Valenciana, donde se determinaron las zonas idóneas para la implantación de los complejos logísticos previstos en dicha Estrategia. Entre ellas

figuraba Sagunto por la posibilidad de intermodalidad de las mercancías desde las tres vías de comunicación principales a menos de 30 km de Valencia.

- El Puerto de Sagunto es el tercer puerto de la Comunidad Valenciana, aunque englobado en la Autoridad Portuaria de Valencia. El año 2008, obtuvo un tráfico total de mercancía de 6.748.185 TN, con un tráfico de contenedores de 8.980 TEUS. Su explotación, por cercanía y situación, es complementaria del Puerto de Valencia
- Representa un nodo multimodal de primer orden, junto a los otros tres puertos de interés general de la Comunidad Valenciana: Valencia, Castellón y Alicante.
- Sus buenas condiciones de comunicación, puesto que está imbricado en el corredor mediterráneo, con el paso junto al mismo del FF.CC Valencia Barcelona, tanto el actual como el trazado previsto para el AVE, así como la autopista AP-7, y el inicio de la Autopista A-23 "Mudéjar", hacia Zaragoza y Somport/Francia
- Su localización a caballo de las zonas industriales del norte de Valencia y sur de Castellón, y, lo que es más importante, el desarrollo en sí del "AREA PARC SAGUNT", como principal motor de desarrollo y generador de tráfico para el Parque Logístico.
- La actualización del parque empresarial de Sagunto y el Norte de Valencia precisan elementos que pongan en ruta el material desde el origen y tener acceso garantizado a los materiales importados.

### 12.4. SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICAR EL PLAN

#### 12.4.1. Situación Actual

##### 12.4.1.1. Medio Abiótico

#### CLIMATOLOGÍA

El área de estudio se encuentra en los llanos litorales del Golfo de Valencia. La influencia del Mar Mediterráneo es la más destacado del clima del lugar. Como en otros lugares del Mediterráneo, el clima se caracteriza por veranos secos e inviernos semisecos, registrándose los mayores episodios de lluvia en los equinoccios, especialmente el fenómeno llamado "gota fría (DANA)" que localiza los mayores valores pluviométricos del año.

#### GEOLOGÍA

La zona de estudio se encuentra ubicada en el grupo de formaciones marino-continuales. La unidad Cuaternario (Q13 Ma2) Mantos de arroyada, abarca mantos poco desarrollados. Corresponden a depósitos

laminares similares a los mantos de arroyada antiguos pero con una génesis posterior. Se encuentran formados por arcillas rojas, con niveles de cantos y costras zonales discontinuas.

### GEOMORFOLOGÍA

El territorio en toda la vertiente sur del término municipal de Sagunto es plano. Las pendientes son siempre inferiores al 2%. La pendiente general del terreno tiene dirección Norte-Sur, es decir, la dirección del núcleo histórico de Sagunto al Marjal del Moro y Oeste- Este, desde Sierra Calderona al Mar Mediterráneo.

### HIDROLOGÍA SUPERFICIAL

No existen riesgos relevantes de inundación cercanos en el ámbito. La continuidad de pendientes bajas hacia la línea de costa y los humedales junto con una red de acequias y un terreno permeable permiten la correcta evacuación de las aguas de manera superficial.

### HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA

Sagunto se encuentra integrado dentro del Sistema Acuífero nº 56 que engloba los sistemas del norte de la provincia de Valencia y sur de Castellón. El área de estudio se localiza en la Unidad Hidrogeológica de 21, UH Plana de Sagunto y el subsistema acuífero 56.2 también denominado de la Plana de Sagunto.

Esta área tiene una independencia hídrica gracias a la extracción sistemática de agua para el riego de cultivos desde dicho acuífero a base de los motores presentes en el área.

### RIESGO DE INUNDACIÓN.

No existe riesgo de inundación en el área de estudio

### RIESGO DE EROSIÓN

Los riesgos de erosión en el área son bajos, tanto la que presenta actualmente el terreno como la potencial.

### RIESGO DE DESPRENDIMIENTOS Y DESLIZAMIENTOS

No existe riesgo de desprendimiento ni de deslizamiento con tan bajas inclinaciones.

### VULNERABILIDAD DE LOS ACUÍFEROS

Se establece una vulnerabilidad MEDIA (3 en una escala 1-5), la intrusión de sulfatos por la influencia marina es el principal problema que presenta este acuífero.

La accesibilidad a acuíferos es en todo el ámbito es ALTA, prueba de ello son las numerosas construcciones para la extracción de agua del subsuelo para el mantenimiento de la superficie agrícola.

### 12.4.1.2. Medio Biótico

Síntesis del estudio de los organismos vivos que junto con las características descritas en el medio físico forman los ecosistemas.

Estado de este medio es el mejor indicador de un territorio y del medio natural. Este patrimonio natural ha de ser un factor en el planeamiento y la ordenación territorial.

### VEGETACIÓN

La vegetación potencial formada por el piso bioclimático Termomediterráneo son:

- V.P. Serie Termomediterránea setabense y Valenciano-Tarraconense semiárido-seca del lentisco *Pistacia lentiscus*.
- Quercu cocciferae-pistaciato lentisci sigmetum (lentiscares).

En la actualidad la vegetación de esta área se encuentra completamente antropizada. La aparición de cultivos de regadío desde hace ya varias décadas y las continuas modificaciones que han sufrido para la mejora de resultados, ha provocado la prácticamente completa desaparición de flora que no esté ligada a este tipo de explotaciones.

El patrimonio vegetal está condicionado a la actividad agrícola y el grado en el que se encuentren. Los ejemplares exentos que existen aparecen vinculados a la actividad humana en la mayoría de los casos, *Pinus halepensis* junto viviendas, *Poppulus alba* junto caminos rurales... Existen pequeñas hileras de *Cupressus sempervirens* usadas con la finalidad de dar privacidad a fincas a las que también resguardan de los vientos, estos componen las mayores agrupaciones arbóreas ajenas a la plantación agrícola. Se trata pues de una vegetación poco evolucionada, sin entidad de conjunto ni sotobosque que pueda generar ecosistemas de valor en el área.

### FAUNA

La fauna terrestre se caracteriza por especies que suelen encontrar alimento y cobijo en las zonas agrícolas. Éstas son: roedores como el Ratón campestre, la Rata común, la Rata negra y diferentes tipos de *cuniculus*. También están presentes la Lagartija cenicienta y ranas, sapos y culebras asociados a la presencia discontinua de agua en las redes de acequias.

La avifauna del sector sí es más compleja, en él confluyen dos tipos diferentes de aves, por un lado, aquellos asociados al uso agrícola y que viven, comen y nidifican en el área, se trata pues de fauna propia del área y presente en numerosas áreas citricolas del resto de la Comunidad Valenciana como el Mochuelo común, el Jilguero, el Herrerillo común, el Carbonero... Por otro lado los aves que puedan darse

periódicamente en el área en busca de alimento por la influencia de las áreas ZEPAs cercanas, el Marjal del Moro y la Sierra Calderona.

#### **AFECCIONES A LA RED NATURA 2000**

No existen en el área de estudio superficies afectadas por la catalogación de la Red Natura 2000 pero sí cabe destacar la proximidad hacia dos de ellos uno de marcado carácter litoral como es el Marjal del Moro, humedal de escasa extensión pero de elevado valor por la presencia de fauna acuática protegida y por la presencia de aves acuáticas. La Sierra de la Calderona tiene una extensión muy superior a la del Marjal, pero su situación es más lejana y existen numerosos elementos que la diferencian del área de estudio.

##### *12.4.1.3. Medio Perceptual*

La exposición del área de estudio es muy elevada, tanto en accesibilidad como en número de observadores. La llanura litoral que representa el Golfo de Valencia se manifiesta visualmente desde las infraestructuras de transportes tras el cambio morfológico que crea el corredor entre las sierras de Espadà y la Calderona. El área forma así la vertiente norte de esta llanura.

Se trata de un paisaje muy transformado a lo largo de su historia para su aprovechamiento para el cultivo. El área está situada junto al Marjal del Moro, área que actualmente le ha sido devuelta su condición de humedal, pero que durante siglos, ha sufrido constantes desecaciones para su explotación agraria, primero como arrozal y luego como área hortícola y citrícola, hasta que en la década de los 70 fue adquirida por una empresa siderúrgica para la expansión del polígono. En los años 90 fue recuperada por la Generalitat y se ha efectuado grandes esfuerzos para su recuperación como humedal y como un importante hábitat para numerosas especies especialmente faunísticas. Este humedal representa el hecho de mayor valor paisajístico y que mayor relación tiene con el paisaje el área de estudio.

La amplitud visual en el área y sus alrededores es variable, depende mucho de los elementos inmediatos existentes dadas las escasas pendientes que del lugar. Así pues, son los cultivos y las construcciones presentes las que dictan la amplitud visual parcial del paisaje. En estos términos existen algunos factores invariables en esta percepción: los fondos escénicos.

- La Sierra Calderona cierra las visuales a Oeste del área.
- La fachada urbana de los polígonos industriales de Sagunto lo hacen la Norte
- Parc Sagunt I y los elementos vegetales de mayor porte del Marjal del Moro son el fondo visual al Este.
- A Sur no existe un fondo visual, pero alcanzando cierta altura, se genera una panorámica de los cultivos de la comarca de la Huerta Norte y del paisaje urbanos de El Puig y Puçol.

##### *12.4.1.4. Patrimonio Cultural*

El territorio de Sagunto es de alto valor arqueológico dado que se han encontrado yacimientos de muy diversas épocas desde la Edad de Bronce como las cuevas en la subida al Picayo hasta elementos de reconocido interés histórico y artístico como el Templo de Diana o el Teatro de Sagunto. El municipio cuenta con más de 100 yacimientos recogidos por la Dirección General de Patrimonio.

El valor arqueológico del término no se limita construcciones de la Edad Antigua, también Sagunto cuenta con un importante patrimonio conocido como "Arqueología Industrial". Un importante conjunto de construcciones ponen de manifiesto la actividad industrial de principios de siglo XX, que se está empezando a recuperar como patrimonio del Puerto de Sagunto.

Los yacimientos más importantes próximos al área de estudio se sitúan cruzada la CV -309. Por un lado, la alquería del Advocat presenta elementos de época romana en diferentes estratos. Por otro, el Grao Vell es una construcción protegida por la normativa municipal y testigo del temprano desarrollo de la comarca del Morvedre. En el área de Plataforma Logística existe un yacimiento disperso conocido como "Motor de Simonet". Este yacimiento tiene una amplia área y afecta a algunas de las parcelas del área de estudio. Existen numerosas construcciones etnográficas así como infraestructuras hidráulicas ligadas a los cultivos tradicionales. Ninguno de estos bienes están recogidos como Bienes de Interés Cultural ni por la Dirección General de Patrimonio de la Generalitat Valenciana ni por el Catálogo de Bienes Municipal vigente.

##### *12.4.1.5. Medio Socioeconómico*

Los grandes incrementos demográficos del pasado siglo corresponden a las décadas de los años 20 y de los 60. Estas décadas se corresponden con la mayor expansión de la industria y el desarrollo de su puerto. En la actualidad, la demografía de Sagunto se ha conservado con una marcada estabilidad, fuera de lo habitual en los municipios de la Comunidad Valenciana, que en la década pasado se incrementó debido al efecto migratorio tanto de países comunitarios como extracomunitarios. Este estancamiento es debido al bajo desarrollo de las industrias saguntinas en los últimos años que evidencia una infraestructura y un parque empresarial obsoleto.

##### *12.4.1.6. Infraestructuras*

La única infraestructura que se ve afectada por el desarrollo de la Plataforma Logística de Sagunto es, la carretera CV-309, actualmente desdoblada en el tramo por la actuación de Parc Sagunt I. La mayor relevancia en este ámbito no lo soportan las infraestructuras existentes, sino las previstas a implantar en el área. Como se ha comentado, el aumento de la cuota de transporte de mercancías por vía férrea, pasa por una adaptación de los trazados existentes entre el Puerto de Sagunto, la línea Valencia-Barcelona y la Plataforma Logística.

Sin embargo, en la actualidad, el entorno se encuentra con un alto grado de implantación de infraestructuras, no sólo derivadas del transporte hacia las zonas industriales ya presentes (ferrocarril y carretera), sino, con mayor intensidad en los últimos años, las asociadas a la producción y transporte de energía eléctrica.

#### **PUERTO DE SAGUNTO**

El Puerto de Sagunto, está situado a 22 Km. al Norte de Valencia y está integrado desde 1985 en la Autoridad Portuaria de Valencia. Está configurado por 4.163 metros lineales de atraque y con un espejo de agua de unos 1.222.000 m<sup>2</sup>.

Las instalaciones de la planta regasificadora de SAGGAS, así como la terminal situada en la dársena 2, tienen conexión directa al gasoducto Barcelona-Valencia-Bilbao, por un ramal que llega al Puerto por el corredor paralelo a la autovía V-23 y el ramal de acceso ferroviario.

#### **AUTOVÍA MUDEJAR A-23**

La A-23 es el eje de unión entre el Mediterráneo y Aragón (Teruel, Zaragoza y Huesca) y Francia por Somport, pirineo aragonés. El trazado de la autovía A-23 enlazará también desde Zaragoza con el Cantábrico por la A-68.

#### **ACCESO ACTUAL AL PUERTO DE SAGUNTO. AUTOVÍA V-23**

Actualmente el principal acceso al Puerto de Sagunto es la Autovía V-23, esta vía desde su conexión con la A-23 hasta la entrada principal a las instalaciones portuarias presenta una importante carga de tráfico.

#### **AUTOVÍA A-7/AUTOPISTA AP-7 DEL MEDITERRÁNEO**

Este itinerario, bien como autopista de peaje, bien como autovía, comprende un único corredor que unen en la actualidad de manera continua, Almería con la frontera francesa, estando pendiente de completar algunos tramos para conectar directamente por la costa con Málaga (si bien hay conexiones alternativas por las autovías A-92, A-91 y A-44). En el tramo que nos ocupa, este corredor es único, como extensión norte del By-Pass de Valencia.

#### **ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE SAGUNTO- COMPLEJO SIDMED**

La estación de Sagunto-Cargas está unida y muy próxima al Corredor Mediterráneo. En ella, además de las operaciones de carga y descarga a camión y manipulación directa de la mercancía para su posterior traslado a las industrias del entorno, se prestan servicios específicos a los apartaderos de las empresas Drace (Dragados), Hierros de Levante, Asland Lafarge y Ferrodisa, así como a la factoría de Arcelor Mittal (Sidmed), mediante un ramal particular de la empresa, que conecta directamente con su playa de vías las instalaciones interiores de las distintas naves industriales y, finalmente, con los muelles primitivos del Puerto de Sagunto.

#### **EDAR SAGUNTO**

Situada junto a la estación ferroviaria Sagunto-Cargas y muy cercana al extremo noreste del área de estudio data del año 1976. Cuenta con un caudal de diseño de 20.664 m<sup>3</sup>/día y puede abastecer a una población máxima de 80.518 habitantes

#### **SUBESTACIÓN ELÉCTRICA STC SIDMED**

Situada en una parcela encajada entre la estación Sagunto-SIDMED, y el complejo industrial del mismo nombre, su función es alimentar a las instalaciones de SIDMED

#### **SUBESTACIÓN ELÉCTRICA S.T. MORVEDRE**

Está ubicada en una parcela de 25.000 m<sup>2</sup>, en la zona Noreste de Parc Sagunt I, junto al Puerto y anexa a la parcela ocupada por la Planta de Cogeneración de Unión Fenosa. Se pretende interconectar mediante cable submarino, esta subestación con la de Santa Ponsa, en Mallorca, dando así por primera vez a la isla mallorquina la conexión con la red peninsular de transporte y distribución.

#### **PLANTA COGENERADORA FENOSA**

Es un Central de Ciclo Combinado que usa como combustible el Gas Natural, que consta de tres grupos de 404,2 MW de potencia neta unitaria. El abastecimiento de gas natural se produce desde la planta de regasificación de SAGGAS

#### **12.4.2. Evolución en caso de no aplicar el Plan**

Existen una serie de infraestructuras planificadas para la actualización del parque empresarial de Sagunto:

#### **LINEA DE ALTA VELOCIDAD VALENCIA-CASTELLÓN**

El nuevo acceso ferroviario de alta velocidad entre Valencia y Castellón (61,7 km) permitirá potenciar todas las conexiones ferroviarias de la Comunidad Valenciana, reforzando sus relaciones económicas y turísticas.

Por un lado conectará Castellón con Madrid y el centro peninsular. Por otro lado enlazará todas las provincias de la Comunidad Valenciana con Cataluña y Francia por el norte, y con Murcia y Andalucía por el sur. Asimismo, este trayecto enlazará en Sagunto con el futuro eje transversal Cantábrico-Mediterráneo, que unirá Valencia con Aragón, La Rioja, Navarra, Castilla y León, el País Vasco y Cantabria.

#### **NUEVO ACCESO FERROVIARIO SUR AL PUERTO DE SAGUNTO**

El objeto de dicho Estudio Informativo es el análisis de las alternativas de conexión del Corredor Mediterráneo con las instalaciones del Puerto de Sagunto y el diseño de la infraestructura ferroviaria más adecuada para facilitar el transporte de mercancías por ferrocarril de las grandes empresas situadas en el entorno.

Esta actuación, que dota de un acceso ferroviario público al Puerto de Sagunto, permitirá atender los tráfico ferroviarios actuales y futuros sin condicionar el crecimiento del entorno industrial, y resuelve la implantación en un futuro del ancho internacional conectando con la futura Línea de Alta Velocidad Valencia-Castellón, así como la ubicación de una nueva terminal ferroviaria.

#### **NUEVO ACCESO VIARIO AL PUERTO DE SAGUNTO**

La Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, realizó, con fecha Septiembre de 2009, un Estudio Previo de nuevo Acceso Sur al Puerto de Sagunto, desde la carretera CV-309, actualmente desdoblada, y con una posible ampliación del tramo para poder realizar una conexión directa con la V-23 y la autovía A-23 a Zaragoza.

Independientemente de las instalaciones que están previstas que afectarán de manera indirecta al área de estudio, actualmente existe un importante entramado industrial próximo al puerto de Sagunto, el Polígono Industrial Norte.

Existen otras áreas industriales, además de las del polígono industrial Norte, más cercanas a las instalaciones portuarias que merecen sean destacadas: las instalaciones de Siderúrgica del Mediterráneo (Sidmed) y las instalaciones de ciclo combinado de Unión Fenosa.

Por otro lado, el área objeto de estudio, de acuerdo a la Resolución de 26 de marzo de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, relativa a la aprobación definitiva de la homologación Área Parc Sagunt y el Plan Parcial Parque Empresarial Sagunt I, está situada dentro de dicha Área Parc Sagunt II, pero con clasificación de Suelo No Urbanizable de Uso Común.

Actualmente se están consolidando los dos polígonos industriales más recientemente ejecutados.: El Polígono Industrial Cami La Mar, (V-23), y el Polígono Industrial Parc Sagunt 1, (CV-309).

Por tanto, en el caso de Alternativa 0, el suelo de la Plataforma Logística, será desarrollado previsiblemente dentro de la evolución del Suelo Industrial del Plan General de Sagunto, el cual, está localizado, una vez consolidado el resto de suelos, en el Área Parc Sagunt II.

## **12.5. CARACTERÍSTICAS QUE PUEDAN VERSE AFECTADAS POR EL PLAN.**

Las características que pueden verse afectadas son los medios que han sido descritos en los apartados anteriores.

Las principales características ambientales que puedan verse afectadas son:

- Geomorfología: Las adecuaciones y explanaciones modifican la topografía inicial, por ello, se ha buscado una base de terreno donde no sea necesaria esta modificación para el correcto funcionamiento de la Plataforma.
- Flora: Como se ha indicado, la antropización del área no hace destacar ningún población ni ejemplar destacable. Sí serán tenidos en cuenta aquellos elementos de porte suficiente que puedan ser replantados en la Plataforma Logística Sagunt.
- Aguas: La presencia del acuífero de la Plana de Sagunto y el Marjal del Moro crean la necesidad de sistemas de drenaje diferentes a los habituales, que permitan el desarrollo urbano alterando lo menos posible el ciclo del agua, necesario en áreas tan próximas a humedales.
- Fauna: No existen comunidades de relevancia en el área, pero se plantean acciones para no interferir al vuelo de aquellas especies que hagan su paso por el sector.
- Paisaje: El paisaje actual presenta una fuerte presión por parte de la actividad industrial. La presión que éste ejerce es alta y se plantea la necesidad de un borde que defina bien los límites entre las áreas industriales, naturales y de explotación agraria.

## **12.6. PROBLEMAS AMBIENTALES EXISTENTES**

### **12.6.1. Contaminación atmosférica**

Se han analizado los resultados obtenidos desde la Red de Vigilancia Ambiental en la localidad de Sagunto. Las dos estaciones más próximas se encuentran en las inmediaciones del área, en la Alquería del Fraile, junto al Marjal del Moro, que en la actualidad alberga el Centro de Educación Ambiental y la segunda en el

suelo urbanos del Puerto de Sagunto. Si bien la primera es más cercana geográficamente al área de estudio, la segunda nos acerca a un ámbito afectado por la industria saguntina.

Se ha constatado que los niveles obtenidos son generalmente buenos. Se asocia generalmente una mejor calidad del aire a velocidades del viento mayor así como a mayores presiones atmosféricas. En condiciones meteorológicas normales la calidad del aire es "Buena", según la calificación que le otorga la red de vigilancia de contaminación atmosférica.

### **12.6.2. Ruido**

El elemento más contaminante acústicamente es la carretera CV-309. La situación actual en el área, como se desprende del Anejo 02, está por debajo de los 70 dB, por lo que se trata de ambientes sanos acústicamente.

Se ha realizado un Estudio de Ruido, en el Anejo 02, que ha tenido en cuenta tanto la situación actual, donde de la principal fuente de ruido es el tráfico de la carretera CV-309, actualmente adaptada a autovía, como la situación futura, donde, además del incremento de tráfico en dicha carretera, se ha realizado un análisis del efecto del tráfico ferroviario que utilizaría la Plataforma Logística, de acuerdo con los métodos de cálculo vigentes a nivel de Unión Europea y España (ADIF y Ministerio de Fomento), resultando en todos los casos, que todos los valores de ruido estimados quedarán por debajo de los umbrales máximos de la legislación.

### **12.6.3. Calidad de las aguas**

La Plana de Sagunto cuenta con una superficie aflorante de alta permeabilidad de 125 km<sup>2</sup>. Las entradas de agua proceden de infiltración de lluvia (10 Hm<sup>3</sup>/año); infiltración de excedentes de riego (20 Hm<sup>3</sup>) y transferencias de otras unidades (20 Hm<sup>3</sup>). Las salidas se producen fundamentalmente como extracciones para la dotación de regadíos y bombeos urbanos e industriales (70 Hm<sup>3</sup>/año) y salidas al mar (5 Hm<sup>3</sup>). La unidad presenta riesgo de sobreexplotación, y problemas de intrusión marina. Las aguas del acuífero presentan en algunas zonas contaminación.

El acuífero de la franja costera (Unidad hidrogeológica nº 21, Plana de Sagunto) presenta problemas por intrusión marina. El sector más afectado por la intrusión marina corresponde a la franja situada entre la IV Planta y el límite con el término de Puzol, donde existen puntos acuíferos cuyas aguas presentan concentraciones en ión cloruro superiores a 2.000 mg/l.

En todo caso, la actividad prevista no supone un mayor consumo de agua respecto a las dotaciones actuales de riego, y la usada para el consumo humano o industrial será suministrada desde las redes existentes de la población de Sagunto.

### **12.6.4. Residuos**

El Ayuntamiento de Sagunto está integrado dentro del Área de Gestión Nº 2 (Zonas III y VIII), del Plan Zonal de Gestión de Residuos de la Comunidad Valenciana, bajo la cual, se realiza la recogida de todos los residuos sólidos y su tratamiento posterior en las Planta de Tratamiento y Vertedero Anexo de Algimia.

Por tanto, a la vez que las diferentes empresas a implantar presentarán, según su actividad, su propio plan de tratamiento y reciclaje de residuos, queda garantizado en su traslado y tratamiento por dicha instalación, por parte de los Servicios de Recogida de Basura de Sagunto.

## 12.7. MEDIDAS PROPUESTAS

### 12.7.1. Mejora de la calidad del ambiente atmosférico

Se han propuesto varias medidas en relación con el transporte interior en la Plataforma, como mejora sobre todas las medidas de control de emisión de gases y partículas vigentes en la actualidad:

- Redactar un Plan de Movilidad junto al Plan Parcial, una vez definida la ordenación, la cual deberá crear una parada principal o central de la Plataforma Logística, en una de las zonas más cercanas a los accesos rodados, donde los autobuses pasantes de la CTV o procedentes de Sagunto, tengan acceso directo. Desde este punto, se puede distribuir a los trabajadores mediante lanzaderas por toda la Plataforma. Estos microbuses lanzaderas, pueden ser totalmente eléctricos o híbridos.
- El Plan de Movilidad dará las directrices necesarias de diseño para una red de carriles bici que el Proyecto de Urbanización incluirá en la definición de la urbanización, convenientemente protegidos del resto del tráfico, y un diseño del arbolado que proteja del sol y acompañe este itinerario.
- Establecer varias paradas de autobús dentro del Sector, de modo que los autobuses pasantes o de transporte exclusivo de los trabajadores puedan realizar la recogida de pasajeros a lo largo del polígono de la Plataforma Logística..
- Establecer una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos repartidos en las plazas de aparcamiento públicos en viales, y promover en la normativa urbanística la ratio de puntos de recarga necesarios en los aparcamientos en parcela privada..

### 12.7.2. Protección frente al ruido

Puesto que en este caso, la mayor parte del tráfico va a proceder de los vehículos de transporte que usen la Plataforma Logística, las principales medidas tienen que ver con la disminución de la intensidad propagada por el mismo:

El proyecto de urbanización contemplará el uso de pavimentos absorbentes al ruido en las vías de tráfico intenso, especialmente en el vial perimetral, salvo en rotondas y zonas de giro de vehículos pesados por no ser adecuado técnicamente el uso de este tipo de mezclas abiertas fonoabsorbentes. Estos viales tendrán una velocidad limitada como máximo a 50 km/h.

Del mismo modo, el perímetro de la Estación Intermodal estará dotado de una barrera vegetal, a fin de disminuir el ruido transmitido por las maniobras del tráfico ferroviario (enganche y desenganche, frenado, aceleración, etc)

Del mismo modo, se propone exigir que todos los vehículos de tamaño pequeño o medio y relacionados con los servicios generales de la Plataforma, sean eléctricos, estableciendo los puntos de recarga adecuados.

### 12.7.3. Eficiencia Energética

Algunas de las medidas propuestas son las siguientes:

- Potenciación del uso del vehículo eléctrico de tamaño pequeño y mediano, para los servicios de las empresas y los servicios públicos, con una red de puntos de recarga.
- Iluminación general a diseñar mediante luminarias LED, y también los proyectores a usar en las zonas de carga y descarga siempre y cuando cumplan las especificaciones lumínicas.
- Incluir en las normas urbanísticas, la transposición de los apartados del CTE más exigentes, respecto a aislamientos, carpinterías, etc, desde el punto de vista del ahorro energético.

### 12.7.4. Tratamiento de residuos

Se integrará la recogida de residuos dentro del Área de Gestión Nº 2 (Zonas III y VIII), del Plan Zonal de Gestión de Residuos de la Comunidad Valenciana, bajo la cual, se realiza la recogida de todos los residuos sólidos y su tratamiento posterior en las Planta de Tratamiento y Vertedero Anexo de Algimia.

La Entidad que gestione la Plataforma Logística garantizará la recogida selectiva de residuos disponiendo de los contenedores necesarios al efecto. Las empresas que, por su actividad, generen gran volumen de residuos sólidos relacionados con el embalaje (plásticos, cartones etc.) garantizarán la posibilidad de su almacenaje dentro de la propia parcela por un tiempo no inferior a 1 semana.

El municipio de Sagunto cuenta con un Ecoparque situado en el Polígono Industrial Sepes. El Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana establece un radio de acción de 5 km. Aunque la posición de esta instalación está bastante centrada (entre los núcleos de Sagunto y el Puerto de Sagunto) y, dado la previsible instalación de un gran número de empresas logísticas en la Plataforma y las presentes y futuras de Parc Sagunt I, se plantea la instalación de otro Ecoparque en la Plataforma, que dé servicio a estas áreas y sirva de apoyo al ya existente.

### 12.7.5. Conservación y mejora de espacios Red NATURA 2000 y otros espacios protegidos

En el ámbito de estudio no existe ninguna superficie considerada como Parque natural o Lugar de Importancia Comunitaria (LICs), -Red Natura 2000-.

En todo caso, dado la cercanía del Marjal del Moro, en la línea de costa al Sur de Parc Sagunt I, el diseño del drenaje de la urbanización, así como de la red de saneamiento, deberán tener especialmente en cuenta todas las medidas preventivas que impidan la contaminación de las aguas superficiales o subterráneas que desemboquen hacia el mismo.

### 12.7.6. Calidad de los sistemas hídricos existentes y sus orlas de vegetación

Bajo las premisas de lo manifestado respecto a la situación del Marjal del Moro, se planteará que el Proyecto de Urbanización a desarrollar posteriormente, recogerá como condiciones de diseño:

- **Red de Saneamiento.** Red Separativa, con red de fecales conectada directamente a la cercana EDAR de Sagunto-Puerto, mientras que la red de drenaje, contemplará arquetas desengrasadoras y filtros para aguas de primeras lluvias en las zonas de aparcamiento de camiones, y técnicas de S.U.D.S. con infiltración al terreno, en zonas de lagunaje.
- **Abastecimiento de agua potable:** Se realizará a partir de la red municipal de acuerdo con los criterios que en su día fije Aigües de Sagunt., como responsable del servicio

#### 12.7.7. Conservación del patrimonio cultural

La delimitación de los bienes y yacimientos conocidos dentro del área de estudio, así como de los yacimientos que puedan aparecer. Para esto, se marcarán en un plano las parcelas afectadas y se acompañará con una descripción de sus características y fotos de cada uno de los yacimientos y bienes localizados.

El Proyecto de Urbanización incluirá el preceptivo Estudio Arqueológico, realizado con su correspondiente Campaña de Prospección, y cuyas conclusiones serán de obligado cumplimiento, tanto en las medidas correctoras, como en las labores de vigilancia y prevención durante las obras, debiendo notificar cualquier hallazgo a la Consellería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.

#### 12.8. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE ÁMBITO INTERNACIONAL, NACIONAL, LOCAL Y/O AUTONÓMICO

Se han relacionado el conjunto de normativas, programas, y textos, donde figuran los objetivos de protección ambiental que se han desarrollado, desde el año 1973, y que se relacionan a continuación.

Esta base documental, se plasma finalmente en los Objetivos Estratégicos de Protección Ambiental que se proponen para el caso específico del desarrollo de la Plataforma Logística de Sagunto, y que tienen su origen en los declarados para Parc Sagunt I y Parc Sagunt II:

##### • A NIVEL INTERNACIONAL

- 1973. I PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1973 – 1977).
- 1977. II PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1977-81)
- 1982. III PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1982-86).
- 1987. INFORME BRUNDTLAND
- 1987. IV PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MEDIO AMBIENTE (1987-92).
- 1990. LIBRO VERDE MEDIO AMBIENTE URBANO.
- 1992. CONFERENCIA RÍO DE JANEIRO "CUMBRE DE LA TIERRA". CAPÍTULO 28 DEL PROGRAMA 21: DECLARACIÓN DE RÍO AGENDA 21.

- 1992. V PROGRAMA COMUNITARIO DE ACCIÓN EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE DE LA UE "HACIA UN DESARROLLO SOSTENIBLE" (1992-99).
- 1994. CONFERENCIA EUROPEA DE CIUDADES Y PUEBLOS SOSTENIBLES.
- 1996. SEGUNDA CONFERENCIA DE LAS CIUDADES Y PUEBLOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD.
- 1997. CUMBRE EXTRAORDINARIA RÍO+5. NUEVA YORK REVISIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS EN LA CUMBRE DE RÍO DE 1992.
- 1999. CONFERENCIA EURO-MEDITERRÁNEA DE CIUDADES SOSTENIBLES (SEVILLA).
- 2000. TERCERA CONFERENCIA DE CIUDADES Y PUEBLOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD. HANNOVER.
- 2001. ESTRATEGIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE "DESARROLLO SOSTENIBLE EN EUROPA PARA UN MUNDO MEJOR"
- 2002. VI PROGRAMA DE ACCIÓN EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE DE LA UE (2002-12).
- 2002. CUMBRE MUNDIAL SOBRE DESARROLLO SOSTENIBLE. JOHANNESBURGO.
- 2004. AALBORG+10. INSPIRACIÓN PARA EL FUTURO.

##### • A NIVEL NACIONAL

- 2006. ESTRATEGIA DE MEDIO AMBIENTE URBANO.
- 2007. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE DESARROLLO SOSTENIBLE.
- 2007. LIBRO VERDE DEL MEDIO AMBIENTE URBANO.

##### • A NIVEL AUTONÓMICO

- 2002. ESTRATEGIA DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

##### • A NIVEL LOCAL

- 2008. AGENDA 21 SAGUNT
- 2009. PLAN DE ACCIÓN SOCIOAMBIENTAL

##### • OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Se describen a continuación los objetivos de protección ambiental, que se pretenden conseguir con el desarrollo de la Plataforma Logística de Sagunto, dentro del área propuesta de Parc Sagunt II:

***MEDIO: SUELO***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** ALCANZAR UN USO Y GESTIÓN SOSTENIBLES DEL SUELO

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Considerar al suelo en la planificación urbanística como un bien limitado y escaso, dadas las particulares características orográficas locales, en relación con la ubicación de infraestructuras y la construcción.
- Gestionar de forma razonable del suelo, proporcionando crecimientos reales ajustados a la dinámica provincial, asegurando un consumo sostenible del recurso suelo.
- Proteger los suelos afectados contra la erosión y la contaminación.

***MEDIO: CALIDAD DE LAS AGUAS***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar el abastecimiento y la calidad de las aguas suministradas, asegurando, en el marco de la sostenibilidad, los usos y demandas actuales y futuras, racionalizando los consumos de agua.
- Proteger los recursos hídricos existentes.
- Extender el sistema de saneamiento y depuración de las aguas residuales al nuevo desarrollo
- Garantizar que las aguas residuales industriales se incorporen a los sistemas públicos de saneamiento sin interferir en el correcto funcionamiento de los mismos y que las aguas receptoras de los efluentes finales cumplan los objetivos de calidad previstos.

***MEDIO: CONSUMO DE AGUA***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar el abastecimiento y la calidad de las aguas suministradas, asegurando, en el marco de la sostenibilidad, los usos y demandas actuales y futuras, racionalizando los consumos de agua.

***MEDIO: CONSUMO DE ENERGÍA***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** FOMENTO DEL AHORRO ENERGÉTICO Y EL USO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar el abastecimiento de energía en el nuevo sector.
- Garantizar el ahorro de las instalaciones públicas y privadas.

- Promocionar la eficiencia energética así como la introducción de energías renovables.

***MEDIO: CALIDAD DEL AIRE***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Garantizar la reducción de emisiones a la atmósfera y mejorar la calidad del aire en el entorno, en beneficio de la salud de las personas, los ecosistemas naturales y el patrimonio cultural.
- Actuar sobre los principales focos de contaminación atmosférica.

***MEDIO: CALIDAD ACÚSTICA***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** MEJORA DE LA CALIDAD ACÚSTICA

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Prevenir y luchar contra la contaminación acústica, por entender que el ruido es un serio problema de salud para los ciudadanos y una amenaza para la convivencia ciudadana.
- Garantizar la reducción de los niveles de ruido en beneficio de la salud de las personas.

***MEDIO: GESTIÓN DE RESIDUOS***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RESIDUOS

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Reducir la generación de residuos en el sector y aumentar el nivel de recogida selectiva, incrementando el nivel de separación en origen.
- Gestionar los residuos que se produzcan de forma correcta y con criterios de sostenibilidad.

***MEDIO: VEGETACIÓN***

---

**LÍNEA ESTRATÉGICA:** PRESERVAR LOS VALORES NATURALES DEL ÁREA

**OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Establecer criterios para la elección de las plantaciones de las áreas verdes, manteniendo arbolados de porte presentes en el área y utilizando especies autóctonas para las áreas urbanas. Naturalizar el espacio urbano con especies propias.

**MEDIO: FAUNA**

LÍNEA ESTRATÉGICA: PROTEGER LOS HÁBITATS EXISTENTES.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Garantizar la comunicación entre las áreas ZEPA entre las que se encuentra el sector y no interferir con iluminación por encima de la horizontal en los desplazamientos nocturnos.

**MEDIO: PAISAJE**

LÍNEA ESTRATÉGICA: PRESERVAR LOS VALORES TRADICIONALES Y EL PAISAJE

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Minimizar los impactos paisajísticos en el territorio y preservar las áreas agrícolas remanentes.
- Potenciar los valores agroecológicos de la Huerta.

**12.9. EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE**

MEDIOS	PROBLEMAS EXISTENTES	MEDIDAS	OBJETIVOS DE CALIDAD	EFFECTOS PREVISIBLES	
SUELO	NO	NO	Optimizar recursos	No existen	
AIRE	NO	transporte público carril bici	Prevenir contaminación Calidad de vida	Aumentar niveles de inmisión.	
RUIDO	CV-309	NO	Prevenir contaminación	NO	
AGUA	RESIDUALES	Contaminación acuífero	Control de vertidos	Mantenimiento de sus niveles	Afección caudales de entrada
	CONSUMO	Sobreexplotación acuífero	Infiltración aguas de drenaje	Suministro suficiente, seguro y saludable	NO
ENERGÍA	Presencia de torres de Alta Tensión	Servidumbres acondicionadas.	Ahorro energético Energías renovables	Contaminación lumínica.	
VEGETACIÓN	Antropización	Plantaciones flora autóctona	Vegetación adaptada y bajo mantenimiento	Afección cultivos más vulnerables	
FAUNA	NO	Respetar vuelo nocturno	No afectar medio de los anfibios del Marjal		
PAISAJE	Alta exposición	Fachadas verdes perimetrales	Preservar valores paisajísticos	Neutralización de los espacios de borde	
PATRIMONIO	Presencia de yacimientos y bienes etnográficos	Prospección Yacimientos y estudio bienes etnológicos	Mantenimiento de los elementos de valor		

**12.10. MEDIDAS DE PREVENCIÓN; REDUCCIÓN Y/O CORRECCIÓN PREVISTAS**

El presente apartado, establece, de manera general, todas las medidas que se consideran necesarias tener en cuenta para minimizar los impactos esperados, y/o permitir el cumplimiento de los objetivos señalados para cada uno de los indicadores presentados.

**12.10.1. Recursos energéticos**

Se deberán considerar las siguientes medidas:

- Establecer criterios de diseño bioclimático en la edificación.

- Utilización, de acuerdo al Código Técnico de la Edificación, de técnicas adecuadas de aislamiento térmico de los edificios, en función de sus usos, así como el dimensionado correcto de las instalaciones de energía solar térmica y fotovoltaica, especialmente en las cubiertas de las naves industriales (maximización de la superficie específica)
- Fomento del uso del gas natural.
- Fomento del uso de vehículos de transporte interior con energía eléctrica.
- Fomento del uso de energías renovables y el ahorro de consumo energético.

### 12.10.2. Preservación de los Valores Naturales y Biodiversidad

Las medidas propuestas son las siguientes:

- Proceder al soterramiento de todas las líneas eléctricas que atraviesen el sector y valorar la posibilidad técnica y económica de realizar los abastecimientos con líneas subterráneas.
- Utilización de especies arbóreas autóctonas y zonas de integración respecto a los cultivos actuales.
- Realizar una evaluación del impacto visual del recinto de la Estación Intermodal y las medidas de protección visual (trincheras, pantallas vegetales, etc).
- El proyecto de urbanización contemplará la revegetación de todas las zonas afectadas y no urbanizadas, por las obras, con especies autóctonas propias del área.
- El proyecto de jardinería de la urbanización, considerará en cuenta el volumen aéreo disponible, la escala del espacio urbano, (sección de calle, distancias a fachada y altura de las mismas, etc), la calidad del suelo fértil...

### 12.10.3. Reducción de los efectos de la contaminación atmosférica, acústica, lumínica y electromagnética.

En relación con otras medidas ya contempladas, especialmente en el ámbito de la movilidad, y de la eficiencia energética, se proponen estas medidas correctoras:

- El diseño de la urbanización, contemplará una red integrada de carril bici e itinerarios peatonales, protegidos de la climatología y separada del tráfico viario.
- Esta red contemplará los puntos de interconexión con zonas de aparcamientos, donde dispondrán de espacio necesario para puntos de alquiler o préstamo de bicicletas.
- El diseño de las zonas verdes, tendrá como objetivo crear espacios de verdadero uso público, con suficiente densidad de vegetación y disposición adecuada para crear zonas de menor intensidad acústica y mejor calidad del aire.
- Se promoverá el uso de aditivos catalizadores del CO<sub>2</sub> y del NO<sub>x</sub>, en la ejecución de los pavimentos de aceras y viales.
- La Plataforma Logística contará con un Plan de Movilidad, el cual tendrán en cuenta las condiciones de acceso al sector y a los sectores industriales existentes, estableciendo, en función del estudio de

demanda, las actuaciones de planificación necesarias para optimizar los recursos existentes de transporte público (Cercanías RENFE, autobuses urbanos y suburbanos, autobuses de empresa), así como las medidas normativas respecto al uso de coche compartido y la promoción del uso de vehículos eléctricos, híbridos o propulsados por Gas Natural.

### 12.10.4. Protección del Patrimonio Cultural

A partir del Informe Previo de Patrimonio que acompaña como anejo este Informe, el Proyecto de Urbanización incluirá el preceptivo Estudio Arqueológico, realizado con su correspondiente Campaña de Prospección, y cuyas conclusiones serán de obligado cumplimiento, tanto en las medidas correctoras, como en las labores de vigilancia y prevención durante las obras, debiendo notificar cualquier hallazgo a la Consellería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.

### 12.10.5. Fomento de la movilidad sostenible.

Es de prever un aumento de los puestos de trabajo disponibles en el municipio, dado que a priori, todas las actividades serían de nueva planta (no existen grandes empresas logísticas). Dada la movilidad de población dentro del entorno del Área Metropolitana de Valencia, no tiene por qué generar desplazamientos permanentes de población ni demanda específica de vivienda.

La línea C-6 de Cercanías de Renfe, líneas de autobuses del Consorcio de Transportes, líneas propias de la ciudad de Sagunto e interconexión con Puerto y otros polígonos, y para determinadas industrias deberán sentar las bases del plan de movilidad entre Sagunto, las empresas instaladas en la Plataforma y otras que puedan verse interesadas

El proyecto de urbanización, deberá contemplar en su diseño, un adecuado dimensionamiento de viales, aparcamientos, para transporte público, privado y bicicletas.

## 12.11. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE EMPLAZAMIENTO.

### 12.11.1. Alternativas estudiadas

Se han realizado varios estudios previos sobre posibles alternativas de emplazamiento, que estaban condicionadas por los siguientes puntos:

- e) Cercanía al Puerto de Sagunto (<20 km), por ser Nodo Logístico Primario dentro de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana.
- f) Facilidad de acceso por vías férreas y desde la Autopista A-7 (Corredor Mediterráneo), a fin de minimizar los costes de creación de las infraestructuras de accesos, y disminuir los tiempos de viaje
- g) Condiciones de implantación, en cuanto superficie, geometría y nivelación, de la Estación Intermodal (300.000 m<sup>2</sup> con una longitud de vías horizontal cercana a 1.500 metros en línea recta)
- h) El suelo a ocupar no debe estar sujeto a figuras de protección de ningún tipo, siendo especialmente conveniente Suelo No Urbanizable con condiciones favorables para su urbanización.

De este modo, se estudiaron en un primer lugar, dos posibles alternativas, una, situada entre las autovías A-7 y CV-21, y que tiene acceso directo a la vía Valencia-Castellón, y una segunda opción, ocupando parte de los terrenos reservados al Área Parc Sagunt II, y que, siendo no Urbanizable, presenta excelentes condiciones de conexión, suministro de servicios, etc.

Finalmente, y una vez tenido conocimiento de que el Ministerio de Fomento había desarrollado (y sometido a Información Pública), el nuevo Acceso Ferroviario, al Puerto de Sagunto, la opción que se podía ejecutar compatible con dicho acceso ferroviario al Puerto de Sagunto, resultaba ser la ubicada dentro de Parc Sagunt II, en la margen izquierda de la carretera CV-309, y frente a los terrenos ya desarrollados de Parc Sagunt I.

Así, el sector que se propone está situado en el término municipal de Sagunto (Valencia), al Sur de su casco urbano, y en el entorno de las zonas industriales del mismo: Polígono Norte, Polígono Camí al Mar, Puerto de Sagunto; y, con especial relevancia, frente al Parc Sagunt I, el cual se sitúa al otro lado de la carretera CV-309, que actuará de eje central entre la Plataforma y Parc Sagunt I.

La totalidad de la Plataforma Logística queda incluida dentro del Area Parc Sagunt, de la cual la denominada Parc Sagunt II (Fase 2) ocupa una zona triangular de cerca de 6 millones de metros cuadrados, delimitada en cada uno de sus lados por una infraestructura viaria:

- Lado Sureste: Carretera CV-309 (Desdoblada en tramo Parc Sagunt I)
- Lado Suroeste: Autovía V-23 / A-23
- Lado Norte: Polígono Camí de la Mar y futuro corredor infraestructuras Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Sagunto.

Se trata de una zona dedicada al cultivo de cítricos y frutales, con estructura de la propiedad en pequeñas parcelas, pero situado en un entorno fuertemente industrializado, y cercano a las zonas urbanas de las playas al norte de la ciudad de Valencia.

Es de destacar que la industria de la zona es de tipo pesado, con empresas de gran tamaño dedicadas a industrial de metal, química, y energía, como:

- Acerlor Mittal (SIDMED): Siderurgia. Acero y laminados
- Fertiberia: Abonos orgánicos y minerales
- SAGGAS: Planta regasificadora
- Unión Fenosa: Central Eléctrica de Ciclo Combinado (Gas Natural)
- Red Eléctrica Española: Interconexión eléctrica submarina con Islas Baleares (Proyecto Rómulo)
- Drace (Dragados) Estructuras especiales.
- Hierros de Levante. Siderurgia. Aceros
- Asland Lafarge Cementos en granel
- Ferrodisa Siderurgia. Aceros

Dista 9 kilómetros por carretera (CV-309 y autovía V-23), del Puerto de Sagunto, y una distancia similar por vía férrea una vez ejecutado el Acceso Ferroviario previsto.

Al mismo tiempo, dista 53 kilómetros del Puerto de Valencia, a través del itinerario para vehículos pesados obligatorio (Autopista A-7, y autovías CV-35 y V-30 hasta el acceso Sur al Puerto de Valencia). Por ferrocarril, dista un total de 35 kilómetros por la vía Tarragona- Valencia actual.

Todo el suelo está clasificado como Suelo No Urbanizable de Uso Común, aunque englobado como reserva de suelo dentro de la actuación Area Parc Sagunt 2.

### 12.11.2. Alternativa de crecimiento cero

Tal y como se justifica en la memoria, y relatamos en el punto anterior, existe ya en las inmediaciones de la zona, un elevado número de industrias relacionadas con la industria pesada y la energía. Además, se están implantando nuevas empresas en el Sector Parc Sagunt I, el cual ya plantea en su ordenamiento la programación posterior para su ampliación, de nuevos sectores en Parc Sagunt II.

De este modo, en caso de no llevarse a cabo la ejecución de la plataforma logística, la zona se desarrollaría con:

- A) La ampliación paulatina de las empresas ya existentes, ocupando suelo consolidado o proponiendo la ejecución de nuevos sectores.
- B) Una vez consolidado Parc Sagunt I, en todo caso, el planeamiento dirige el desarrollo obligatoriamente a los terrenos del Area Parc Sagunt, con lo que a medio y largo plazo, estos suelos pasarán a ser transformados en áreas industriales o terciarias,
- C) Por otra parte, la ejecución del acceso ferroviario al puerto de Sagunto, se estima como indispensable por el Ministerio de Fomento, debido a la ampliación de sus operaciones, y a que el actual ramal (donde se sitúa la actual estación de Sagunto – Cargas), es un ramal privado (propiedad de Sidmed), que se usa para el tráfico general por un convenio con ADIF, pero que tiene restricciones en cuanto al tráfico de trenes.

Por todo ello, se estima que la ejecución o no de la plataforma logística, no va a alterar la conversión, en un plazo más o menos lejano, de todo este suelo, en suelo industrial, y en la ejecución de las nuevas infraestructuras de transporte, por lo que no supone un cambio sustancial respecto a la opción de programar y desarrollar adecuadamente la Plataforma Logística

### 12.11.3. Modelo de desarrollo propuesto

La planificación del sector Plataforma Logística se está llevando a cabo mediante un Plan Especial Modificativo de la Clasificación del Suelo. Anteriormente se ha tramitado un Plan Especial de Reserva de Suelo de todo el ámbito que ocupará el área de Parc Sagunt II, más de 6.000.000 de m<sup>2</sup> para uso industrial.

El Plan modifica la clasificación del suelo y determina la ordenación pormenorizada del sector, identificando asimismo los elementos propios de la Red Primaria que quedan incluidos en el ámbito y definirá todos los relativos a la Red Secundaria.

Este nuevo desarrollo se plantean desde la búsqueda de un modelo que busque la "excelencia ambiental", potenciando la eficiencia energética y la sostenibilidad como ejes fundamentales, destacando los siguientes criterios:

- Autosuficiencia energética, búsqueda del saldo "0" energético.
- Uso de placas solares en cubierta potenciando el autoconsumo.
- Potenciación de la movilidad interna en bicicleta y utilización del transporte público.
- Favorecer la recogida selectiva y la gestión de residuos.
- Utilización de sistemas de drenaje urbano sostenibles que permitan por un lado la recarga de los acuíferos presentes y por otro la acumulación y reutilización de dichas aguas.
- Favorecer las orientaciones adecuadas que garanticen una optimización en el uso de las fuentes de energía y control del aislamiento térmico y mejoren las condiciones de ventilación.

El objetivo principal de la planificación es la creación de una Plataforma Logística que genere suelo para actividades productivas junto a una nueva estación ferroviaria intermodal de la Plataforma Logística y en conexión directa con el puerto de Sagunto. La ordenación del sector resolverá las conexiones con las infraestructuras existentes y dará respuesta a las cuestiones urbanas y paisajísticas propias del enclave:

Desarrollo del anillo perimetral verde como elemento de protección de las áreas de cultivo restantes.

Integración de los sistemas de drenaje sostenible en el medio urbano y en las zonas verdes así como el drenaje interno de las áreas privadas.

Integración de un itinerario de carril bici en los viarios y en las zonas verdes que articule toda la Plataforma y solucione los accesos desde diferentes localizaciones (estación intermoda, núcleos urbanos...)

Establecerá las condiciones para la edificación tal y como se indica en el Estudio de Adecuación Paisajística que acompaña este Documento.

### 13. VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS

Dado que las alternativas presentan igual superficie y el aprovechamiento del área viene condicionado por el Plan Parcial de Parc Sagunt I, las alternativas presentan condiciones muy semejantes en la elaboración de un estudio de viabilidad económica inicial. La superficie total está alrededor de los 2.000.000 m<sup>2</sup>, de los que 1.500.000 formarán la plataforma logística y 500.000 el área de la estación intermodal, el aprovechamiento es 0,638 por lo que la superficie construida será 888.930 m<sup>2</sup> como máximo en todas las alternativas. Las medidas de integración ambiental y paisajística serán también parecidas dado que los aspectos vulnerables medioambientales son los mismos en las tres alternativas presentadas.

El estudio de viabilidad económica, se aportará una vez definida la ordenación y, los anteproyectos de las obras necesarias para los accesos y el suministro de los servicios básicos, en posteriores fases de la gestión urbanística y desarrollo del planeamiento.

### 14. DETERMINACIONES ÓRGANO AMBIENTAL

Los órganos ambientales han sido consultados a través del Documento de Referencia del Estudio de Planeamiento de la Plataforma Logística de Sagunto. Sus conclusiones se incorporarán a este Informe cuando se haya tenido respuesta.

Alicante, Junio de 2012

El Ingeniero Autor del Proyecto

Fdo: Manuel Castaño Cano

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

### ANEJOS

#### A 1. ANEJO 01 ESTUDIO MASAS VEGETALES

#### A 2. ANEJO 02 ESTUDIO ACÚSTICO

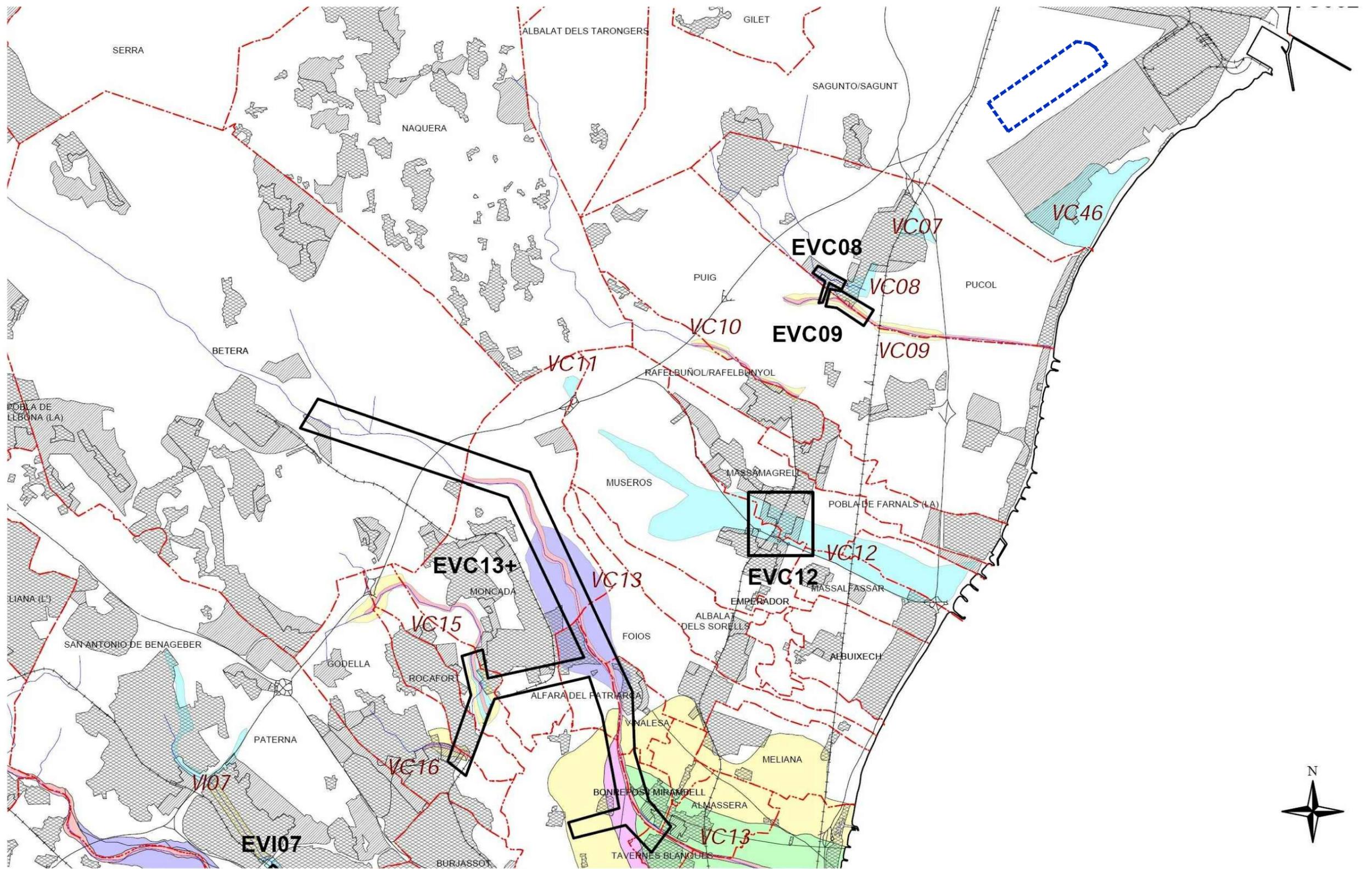
#### A 3. ANEJO 03 ESTUDIO PATRIMONIO

#### A 4. ANEJO 04 URBANISMO

#### A 5. ANEJO 05 ESTUDIO HÍDRICO

#### A 6. ANEJO 06 ESTUDIO INUNDABILIDAD

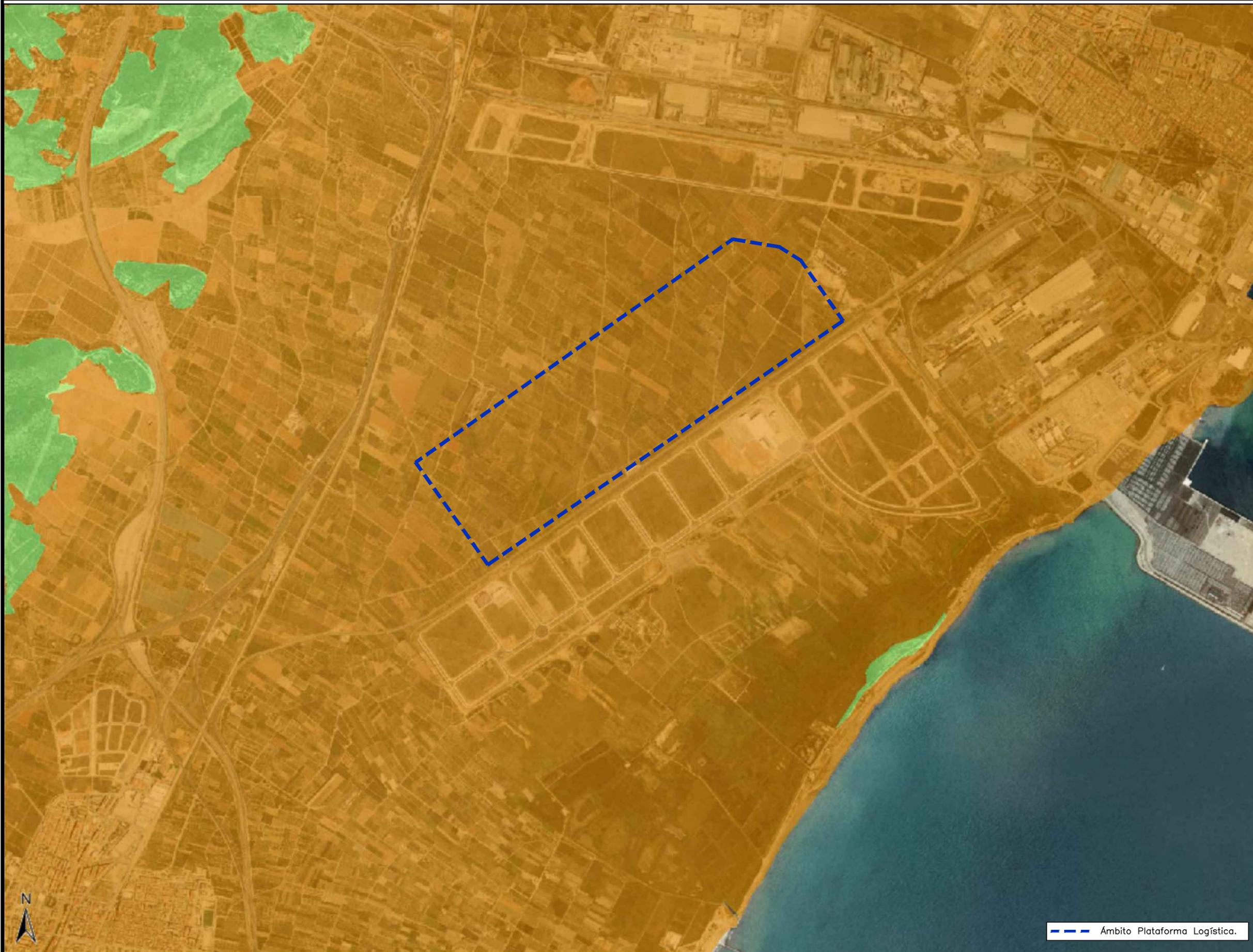
# PLANOS



 <p><b>CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES URBANISME I TRANSPORTS</b> DIRECCIÓ GENERAL D'URBANISME I ORDENACIÓ TERRITORIAL</p>	<p><b>PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE CARÁCTER SECTORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA</b></p>	<p>FECHA : <b>OCTUBRE 2000</b></p>	<p><b>ZONIFICACIÓN RIESGO DE INUNDACIÓN, CLASIFICACIÓN SUELO Y ACTUACIONES ESTRUCTURALES</b></p>	<p>HOJA 1/50.000 Nº: <b>696</b></p>
		<p>ESCALA : <b>1:80000</b></p>		

--- Ámbito Plataforma Logística.

Forestal  
No Forestal



--- Ámbito Plataforma Logística.



Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=730408,08 Y(mín.)=4388916,35 X(máx.)=738444,79 Y(máx.)=4394968,69



Manuel Castaño Cano  
Ingeniero, C.C.P.

FECHA:  
JUNIO 2012

CLAVE:  
1201-MA-1

PROYECTO  
INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL  
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO

ESCALAS :  
1/25000



DESIGNACIÓN:

MASAS FORESTALES

NÚMERO:  
2



**Cartografía Temática:  
Recursos**

*Aprovechamientos  
industriales  
puntuales (1991)*

- Áridos naturales
- Áridos de trituración
- Cerámica, vidrio y azulejería
- Turba
- Rocas ornamentales y de construcción
- Aglomerados (cemento, yeso y cal)
- Sal

*Aprovechamiento de rocas  
industriales (1991)*

- Áridos naturales
- Áridos de trituración
- Cerámica, vidrio y azulejería
- Rocas ornamentales y de construcción
- Aglomerados (cemento, yeso y cal)
- Sal

*Capacidad de uso  
del suelo (1992)*

- No cuantificada
- Muy elevada. Clase A
- Elevada. Clase B
- Moderada. Clase C
- Baja. Clase D
- Muy baja. Clase E

*Accesibilidad de  
acuíferos (1995)*

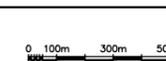
- Baja
- Media
- Alta

--- Ámbito Plataforma Logística.

Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=731378,4 Y(mín.)=4388706,22 X(máx.)=739415,12 Y(máx.)=4394758,56



# Vulnerabilidad Acuíferos



## LEYENDA

### Cartografía Temática: Riesgos

#### Riesgo de deslizamientos y desprendimientos puntuales (1991)

- Zona de daños que afectan a bienes y personas
- Zona de daños en infraestructuras y peligro remoto para personas
- Zona de daños en infraestructuras y servicios

#### Riesgo de inundaciones (1993)

- Nivel 1
- Nivel 2
- Nivel 3
- Nivel 4
- Nivel 5
- Nivel 6

#### Riesgo de erosión potencial (1992)

- No cuantificada (playas, marjales,...)
- Muy baja, 0-7 Tm/ha/año
- Baja, 7-15 Tm/ha/año
- Moderada, 15-40 Tm/ha/año
- Alta, 40-100 Tm/ha/año
- Muy alta, > 100 Tm/ha/año
- No cuantificable (fase lítica)

#### Riesgo de erosión actual (1992)

- No cuantificada (playas, marjales,...)
- Muy baja, 0-7 Tm/ha/año
- Baja, 7-15 Tm/ha/año
- Moderada, 15-40 Tm/ha/año
- Alta, 40-100 Tm/ha/año
- Muy alta, > 100 Tm/ha/año
- No cuantificable (fase lítica)

#### Riesgo de deslizamientos y desprendimientos (1991)

- Riesgo de deslizam. bajo
- Riesgo de deslizam. medio
- Riesgo de deslizam. alto
- Desprendimiento

#### Vulnerabilidad de acuíferos (1995)

- Muy baja
- Baja
- Media
- Alta
- Muy alta

--- Ámbito Plataforma Logística.



Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=731709,83 Y(mín.)=4388752,97 X(máx.)=739746,55 Y(máx.)=4394805,31



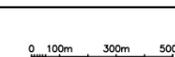
Manuel Castaño Cano  
Ingeniero, C.C.P.

FECHA: JUNIO 2012

CLAVE: 1201-MA-1

PROYECTO: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO

ESCALAS: 1/25000



DESIGNACIÓN:

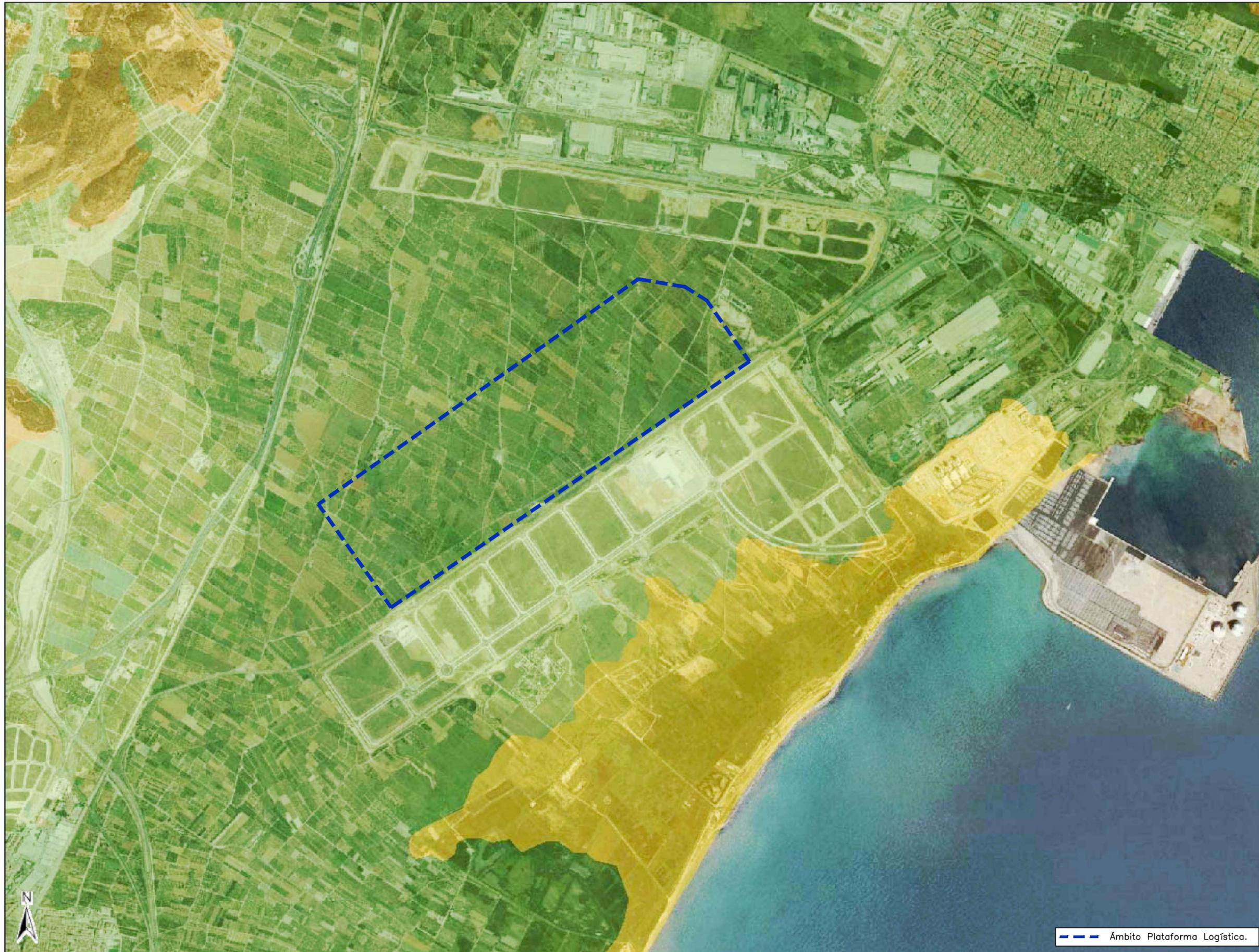
VULNERABILIDAD ACUÍFEROS

NÚMERO:

4

1

Título Mapa



LEYENDA

Cartografía Temática:  
Recursos

Aprovechamientos industriales puntuales (1991)

- Áridos naturales
- Áridos de trituración
- Cerámica, vidrio y azulejería
- Turba
- Rocas ornamentales y de construcción
- Aglomerados (cemento, yeso y cal)
- Sal

Aprovechamiento de rocas industriales (1991)

- Áridos naturales
- Áridos de trituración
- Cerámica, vidrio y azulejería
- Rocas ornamentales y de construcción
- Aglomerados (cemento, yeso y cal)
- Sal

Capacidad de uso del suelo (1992)

- No cuantificada
- Muy elevada, Clase A
- Elevada, Clase B
- Moderada, Clase C
- Baja, Clase D
- Muy baja, Clase E

Accesibilidad de acuíferos (1995)

- Baja
- Media
- Alta

--- Ámbito Plataforma Logística.

Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=731267,31 Y(mín.)=4388702,04 X(máx.)=739304,03 Y(máx.)=4394754,38



Título Mapa



LEYENDA

Cartografía Temática:  
Fisiografía

- Fisiografía (1992)*
- No cuantificado
  - Plano
  - Ondulado
  - Fuertemente ondulado
  - Colinado
  - Fuertemente socavado
  - Montañoso
  - Laderas suaves
  - Laderas moderadas
  - Laderas acentuadas
  - Laderas muy acentuadas
  - Ríos y masas de agua
  - Núcleos urbanos

--- Ámbito Plataforma Logística.

Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=731814,6 Y(mín.)=4388772,8 X(máx.)=739851,32 Y(máx.)=4394825,14



Manuel Castaño Cano  
Ingeniero, C.C.P.

FECHA:  
JUNIO 2012

CLAVE:  
1201-MA-1

PROYECTO  
INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL  
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO

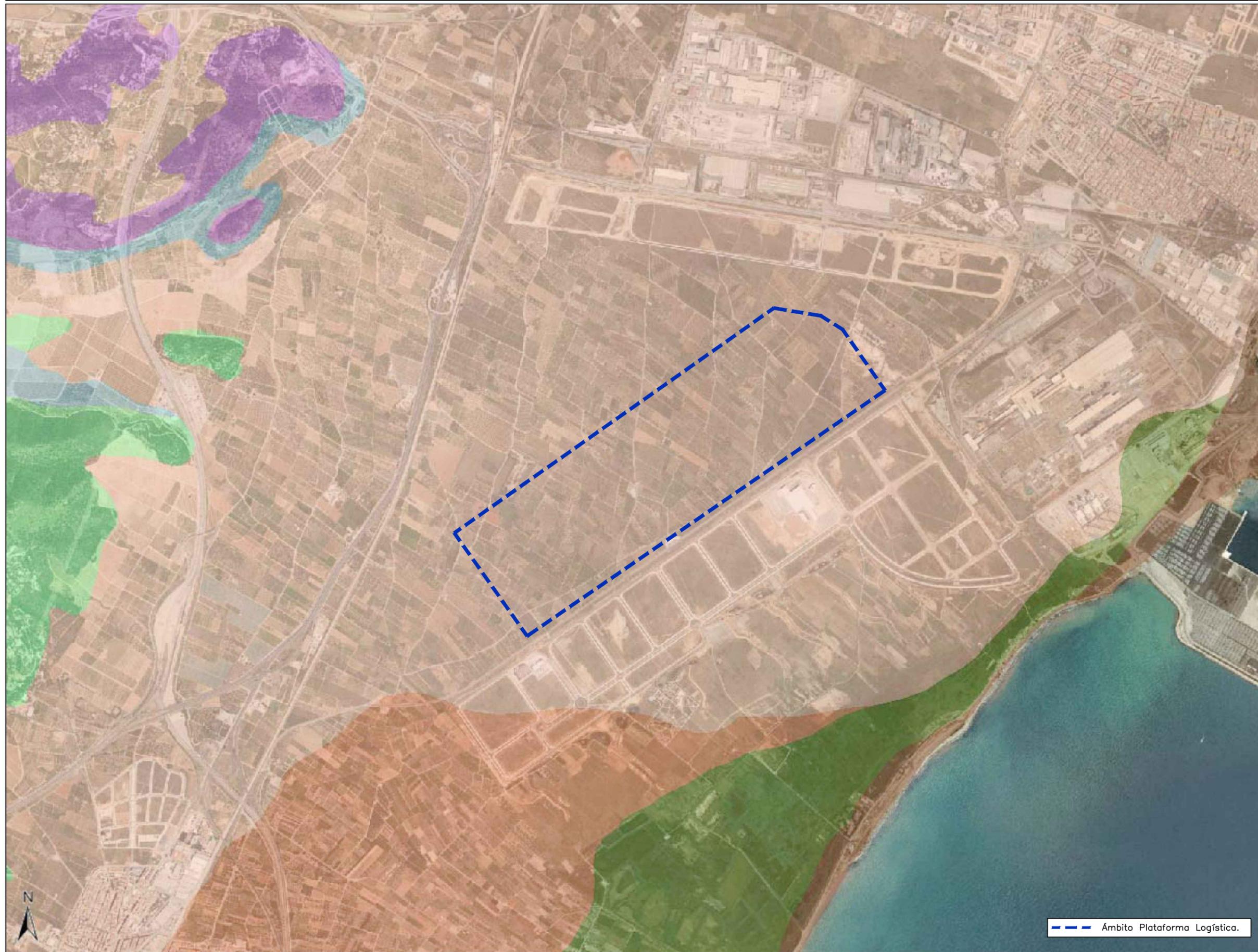
ESCALAS :  
1/25000  
0 100m 300m 500m

DESIGNACIÓN:  
FISIOGRAFÍA

NÚMERO:  
6



Título Mapa



LEYENDA

Cartografía Temática:  
Litología

- Litología*
- IV/1 Basaltos
  - IV/2 Ofitas
  - IV/3 Brechas y tobas volcánicas
  - M/1 Pizarras y cuarcitas (Rocas muy diagenizadas o de metamorfismo de grado muy bajo)
  - M/2 Rocas carbonatadas y filitos (metamorfismo alpino de grado bajo)
  - M/3 Metabasitos
  - SC1 Conglomerados
  - SC1-10 Conglomerados y margas
  - SC1-2 Conglomerados y areniscas
  - SC1-2-4 Conglomerados, areniscas y arcillas
  - SC1-4 Conglomerados y arcillas
  - SC10 Margas
  - SC10-2 Margas y areniscas
  - SC12 Arcillas, Margas y yesos
  - SC2 Areniscas
  - SC2-10 Areniscas y margas
  - SC2-4 Areniscas y arcilla
  - SC4 Arcillas
  - SC4-10 Arcillas y margas
  - SC4-2 Arcillas y areniscas
  - SC5 Calcáreas
  - SC5-10 Calcáreas y margas
  - SC5-2 Calcáreas y areniscas
  - SC5-6 Calcáreas y calcarenitas
  - SC5-7 Calcáreas y Calcáreas margosas
  - SC5-9 Calcáreas y dolomías
  - SC6 Calcarenitas
  - SC6-10 Calcarenitas y margas
  - SC7 Calcáreas margosas
  - SC7-10 Calcáreas margosas y margas
  - SC8 Calcáreas Tuvaceas
  - SC9 Dolomías
  - SC9-10 Dolomías y margas
  - SC9-5 Dolomías y calcáreas
  - SI 2 Cantos y graveras
  - SI2-3 Cantos, gravas y arenas
  - SI 2-3-4 Cantos, gravas, arenas y limos
  - SI 2-3-5 Cantos, gravas, arenas y arcillas
  - SI 2-4 Cantos, gravas y limos
  - SI2-5 Cantos, gravas y arcillas
  - SI 3 Arenas
  - SI 3-2 Arenas, gravas y cantos
  - SI 3-4 Arenas y limos
  - SI 3-5 Arenas y arcillas
  - SI 4 Limos
  - SI 4-2 Limos, gravas y cantos
  - SI 4-3 Limos y arenas
  - SI 4-5 Limos y arcillas
  - SI 5 Arcillas

--- Ámbito Plataforma Logística.



Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=730408,08 Y(mín.)=4388916,35 X(máx.)=738444,79 Y(máx.)=4394968,69



Manuel Castaño Cano  
Ingeniero, C.C.P.

FECHA: JUNIO 2012

CLAVE: 1201-MA-1

PROYECTO: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO

ESCALAS: 1/25000

DESIGNACIÓN: LITOLOGÍA

NÚMERO: 7

Título Mapa



LEYENDA

- Ocupación del suelo**  
SIOSE 2005
- Fotografías*  
● Fotos de campo
- Cobertura SIOSE*
- Acentilados marinos
  - Afloramientos rocosos
  - Arroz
  - Asent. agrícola residenc.
  - Asociación
  - Canchales
  - Conducciones y canales
  - Coníferas
  - Cultiv. herbác. (no arroz)
  - Cultivos leñosos
  - Cursos de agua
  - Cítricos
  - Depuradoras/potabilizad.
  - Edificación
  - Embalses
  - Energía
  - Equipamiento
  - Frondosas
  - Frutales (no cítricos)
  - Industria aislada
  - Infraestructura
  - Lagos y lagunas
  - Lagunas costeras
  - Lámina de agua artificial
  - Mares y océanos
  - Marismas
  - Matorral
  - Mosaico
  - Olivar
  - Otras construcciones
  - Pastizal
  - Playas, dunas y arenales
  - Polígono industrial
  - Primario
  - Ramblas
  - Residuos
  - Salinas
  - Suelo desnudo
  - Suelo no edificado
  - Terciario
  - Urbano mixto, casco
  - Urbano mixto, descont.
  - Urbano mixto, ensanche
  - Vial, aparc. o peatonal
  - Viñedo
  - Zona verde artificial
  - Zonas extracción/vertido
  - Zonas pantanosas
  - Zonas quemadas

--- Ámbito Plataforma Logística.

Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=730408,08 Y(mín.)=4388916,35 X(máx.)=738444,79 Y(máx.)=4394968,69



Manuel Castaño Cano  
Ingeniero, C.C.P.

FECHA: JUNIO 2012

CLAVE: 1201-MA-1

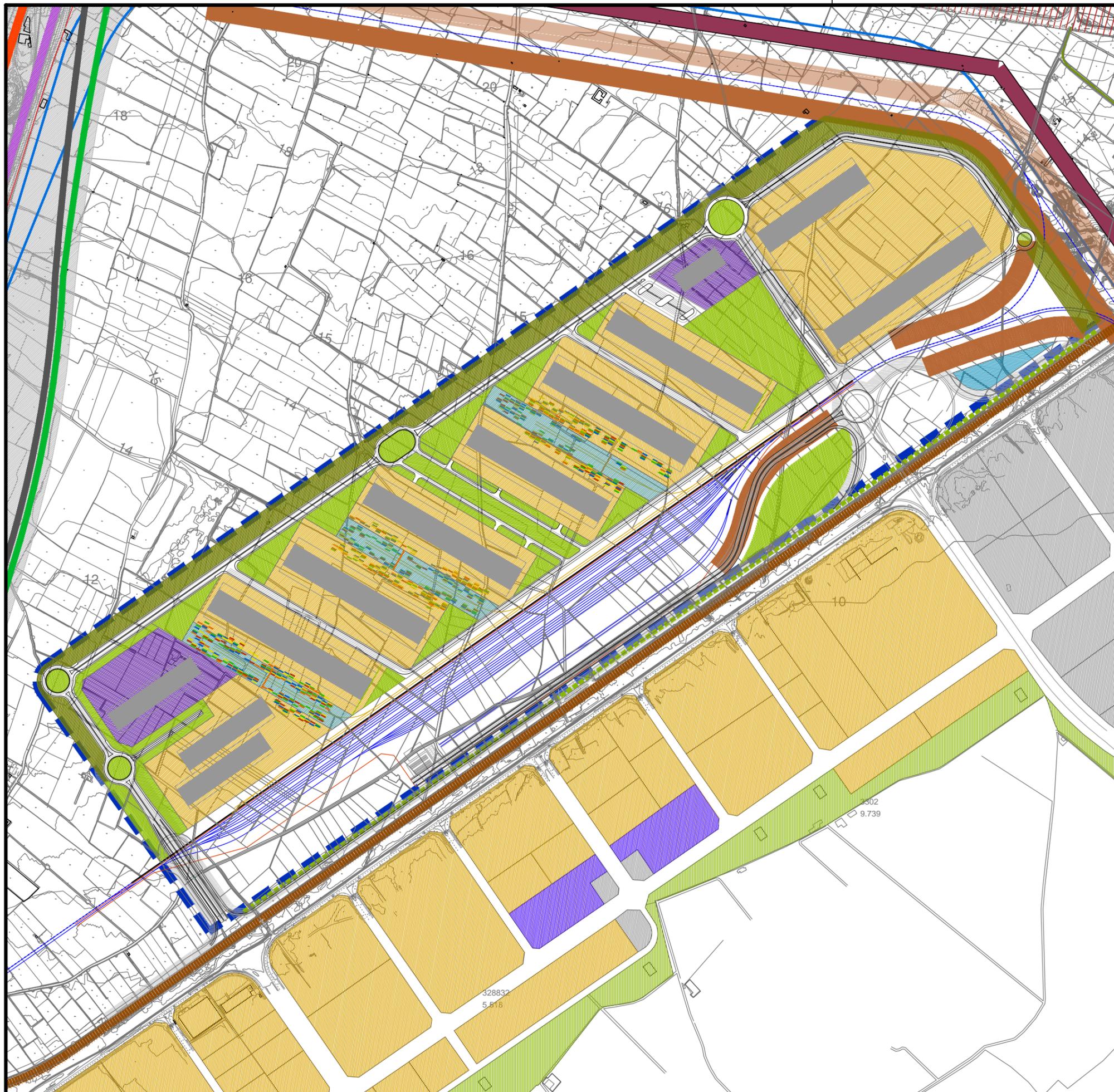
PROYECTO: INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL  
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO

ESCALAS: 1/25000  
0 100m 300m 500m

DESIGNACIÓN: OCUPACIÓN DEL SUELO

NÚMERO: 8





OCUPACION DEL TERRITORIO ACTUAL

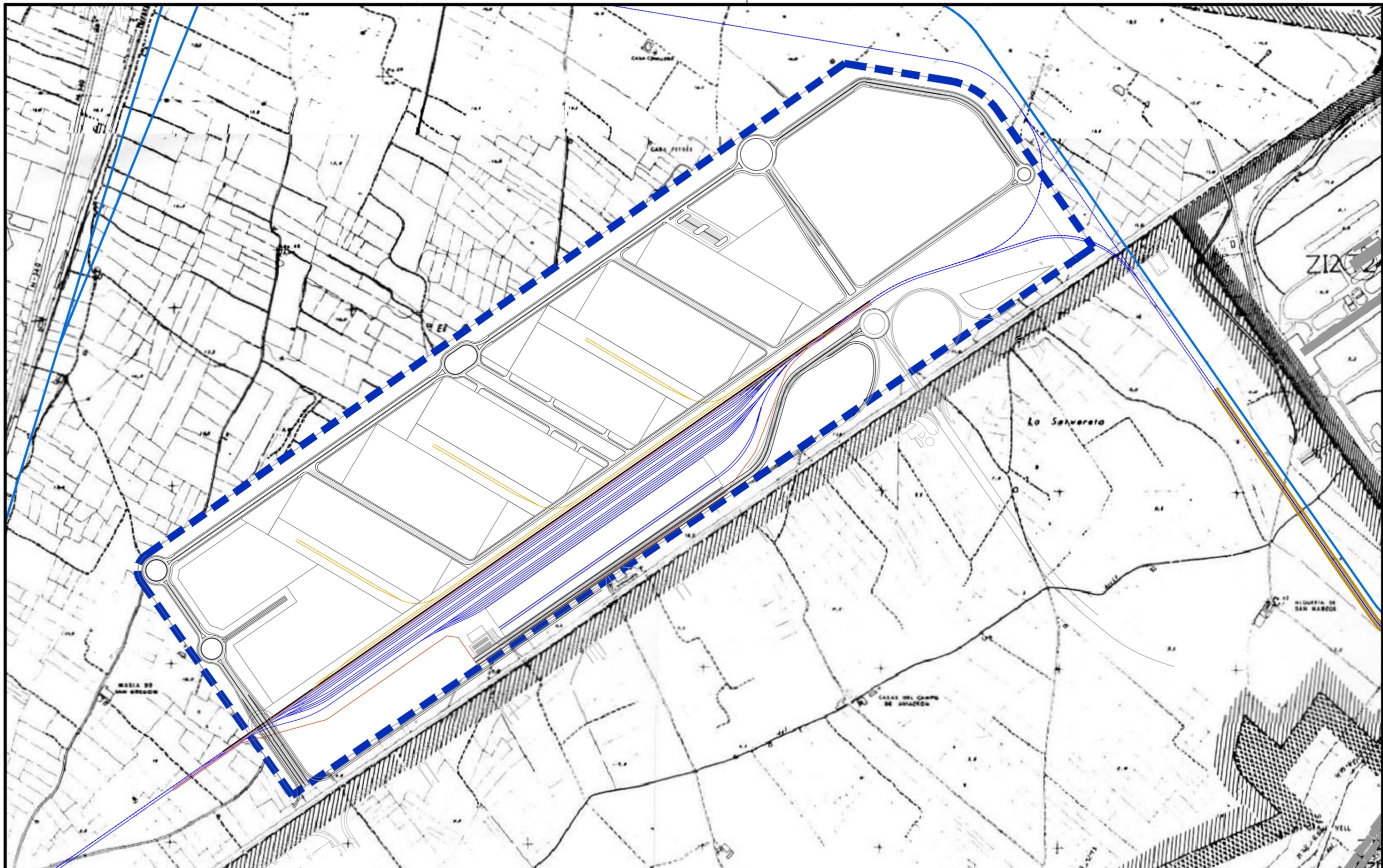
-  CORREDOR DE INFRAESTRUCTURAS
-  Autovia V-23
-  Línea de Ferrocarril Valencia-Castellón
-  Previsión de línea de Alta Velocidad
-  Línea eléctrica de Alta Tensión
-  CV- 309

INFRAESTRUCTURAS FUTURAS PREVISTAS

-  Variante cercanías Puçol-Sagunt
-  Línea de Alta Velocidad
-  Línea ferroviaria de Mercancías.

DESARROLLO DE PLATAFORMA LOGÍSTICA SAGUNTO

-  Ámbito Plataforma Logística.
-  Ámbito de Estudio
-  Ámbito Estación de Mercancías
-  Estación de Mercancías.
-  Protección viaria 25 m.
-  Protección línea de FFCC. 78 m.
-  Uso Logístico (777319.63 m2)
-  Zonas Verdes (242128.30 m2)
-  Zonas Verdes no computables (153974.3 m2)
-  Apartadero ferroviario privado (91053.47 m2)
-  Uso Terciario (91053.88 m2)
-  Uso Servicios (11118.56 m2)



**SIGNES CONVENCIONALS**


**ZR SUELO URBANO RESIDENCIAL**

ZR	PROTECCION ARQUITECTONICA
ZR.0	FORMACION TRADICIONAL
ZR.1	MANZANAS CERRADAS
ZR.2	EDIFICACION COLECTIVA
ZR.3	EDIFICACION AISLADA
ZR.4	TIPOLOGIAS ALTERNATIVAS
ZR.5	PERIF. I
ZR.6	P.P. SOL. CASERIL MUDIAFERVILAMAR
ZR.7	BALADRE
ZR.8	P.P. ALMARDIA
ZR.9	P.P. LOS MONASTERIOS

**ZI SUELO URBANO INDUSTRIAL**

ZI.0	INDUSTRIAL
ZI.1	MEDIANERAS
ZI.2	ABLADAS COMPLEJO INDUSTRIAL

**SUP SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO**

SUP-2 36 HA. RESIDENCIAL

**SUNP SUELO URBANIZABLE NO PROG.**

SUNP-IV/II Macroestructuras

SUNP Sectores con PAU específico:

- SUELO URB. NO PROG. RESIDENCIAL
- SUELO URB. NO PROG. INDUSTRIAL
- SUELO NO URBANIZABLE
- SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO

**88.00 EQUIPAMIENTO**

**88.00 ESPACIOS LIBRES**

**EQUIPAMIENTO LOCAL**

**DÉBLINE Y DEFENSA NO**

**PERIMETRO EXTRACTIVO**

**OTROS ESPACIOS LIBRES**

**7P SUELO NO URBANIZABLE**

**AJUNTAMENT DE SAGUNT**

**REVISOR LA GENERAL MUNICIPAL**

**CLASIFICACION DEL SUELO**

29

5.000

1988

GRANDE DISTRIBUCION

## ANEJO 01: ESTUDIO MASAS VEGETALES



## ÍNDICE

1. OBJETO DEL ANEJO .....	5
2. NORMATIVA .....	5
3. DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LAS MASAS VEGETALES DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO.....	6
3.1. METODOLOGÍA .....	6
3.2. DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LAS MASAS VEGETALES DE LA ZONA .....	6
3.3. MASAS AGRÍCOLAS: CULTIVOS CÍTRICOS Y HORTÍCOLAS.....	8
3.1. MASAS ORNAMENTALES EN EL ÁMBITO RURAL.....	11
3.2. ZONAS VERDES.....	11
4. MASAS VEGETALES DE INTERÉS .....	11
4.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN.....	11
4.2. MASAS SELECCIONADAS.....	12
ANEXO: PLANOS MASAS VEGETALES	



## 1. OBJETO DEL ANEJO

El objeto del presente anejo es la delimitación y caracterización de las principales masas forestales, arbustivas y formaciones vegetales existentes en la zona de estudio, correspondiente a la Plataforma Logística de Sagunto, englobada en el Área Especial "Parc Sagunt" II.

Además, se indicará en el presente documento, que masas arbóreas, arbustivas o vegetales, son de interés o están protegidas, así como, cuáles de las mismas, son afectadas por el desarrollo de la Plataforma Logística, y por tanto, requieren protección según lo expuesto en el reglamento de Ordenación y Gestión territorial y Urbanística.

## 2. NORMATIVA

El presente anejo, se redacta en cumplimiento de lo establecido por el **Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística aprobado por el Decreto 67/2006, del 12 de mayo**, en sus artículos:

*"Artículo 27. Protección de las masas arbustivas (en referencia al artículo 14.2 de la Ley de Ordenación del territorio y Protección del Paisaje)"*

- 1. El planeamiento urbanístico y territorial deberá incluir, tanto en la memoria informativa y planos de información, como en el estudio de impacto ambiental o de evaluación ambiental estratégica un análisis de las masas arbóreas, arbustivas o las formaciones vegetales existentes en el territorio.*
- 2. La memoria justificativa indicará, motivadamente, cuáles de aquellas que puedan verse afectadas por la actuación urbanística contenida en el plan, programa o proyecto, tienen interés o no.*
- 3. Las masas arbóreas, arbustivas o las formaciones vegetales que, viéndose afectadas por una actuación urbanística, sean de interés, se integrarán en la misma como espacios libres o zonas verdes, públicas o privadas, establecidas en el documento de ordenación. En cualquier caso, la integración supondrá el mantenimiento de los elementos vegetales que componen las masas o la formación.*
- 4. En el caso de no ser posible la integración en su localización de origen se deberá procurar el trasplante de las especies a la ubicación de las zonas verdes, y si éstas resultaran perjudiciales a fuere imposible su traslado, se repondrá en las mismas condiciones ambientales, en idéntica proporción, con las mismas especies y con análogo porte y características.*
- 5. En cualquier caso, se estará a lo dispuesto en la legislación sobre árboles monumentales.*

*"Artículo 28. Régimen de las masas arbustivas en los instrumentos de planeamiento (e referencia al artículo 14.2 de la Ley de Ordenación del territorio y Protección del Paisaje)"*

- 1. Tanto en las fichas de planeamiento como en las de gestión, y en la delimitación de las unidades de ejecución, el planeamiento establecerá el régimen de las masas arbóreas, arbustivas o formaciones vegetales de interés, especificando si quedarán integradas en la ordenación pormenorizada del planeamiento o si, en caso de imposibilidad de esta opción, se repondrá en otro ámbito en los términos señalados en el artículo anterior.*

Además, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunitat Valenciana, en sus artículos:

"Artículo 4. Protección Genérica"

1. Se declaran protegidos genéricamente, sin necesidad de resolución singularizada los ejemplares de cualquier especie arbórea existente en la Comunitat Valenciana que igualen o superen uno o más de los siguientes parámetros.

a. 350 años de edad

b. 30 metros de altura

c. 6 metros de perímetro de tronco, medida a una altura de 1.30 m de la base.

d. 25 metros de diámetro mayor de la copa, medido en la proyección sobre el plano horizontal.

e. Para las distintas especies de la familia Palmae que superen los 12 m de estípite, con excepción de *Washingtonia robusta* H:A: *Wendland*, cuyo umbral se establece en 18 m.

### 3. DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LAS MASAS VEGETALES DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO.

#### 3.1. METODOLOGÍA

Para la delimitación de las masas vegetales de interés se han utilizado:

- Visores cartográficos
- Fotografías aéreas
- Cartografía del Inventario Forestal de la Comunidad Valenciana
- Base de datos de biodiversidad de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

#### 3.2. DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN GENERAL DE LAS MASAS VEGETALES DE LA ZONA

El inventario Forestal de la Comunidad Valenciana, clasifica el suelo en función de su cobertura, ya sea forestal o no forestal.

Según esta cartografía, en el término municipal de Sagunto, la superficie forestal se reduce a la zona Oeste del municipio, correspondiente a la Sierra Calderona, así como, a una pequeña zona ubicada en la costa, coincidente con la zona de playa y dunas; el resto del territorio, está clasificado como zona no forestal, según la información consultada en la Web de la Conselleria D'Infraestructures, Territori y Medi Ambient.



Fig. 1.- Masas Forestales en el entorno del municipio de Sagunto.



Fig. 2.- Vista de la Sierra de Escalona.

Dentro de la superficie no forestal, se diferencian dos grandes zonas, la correspondiente al Marjal dels Moros, caracterizada por cultivos de huerta de regadío en la zona de influencia de mismo, junto al Área Especial "Parc Sagunt I"; mientras que el resto del territorio se caracteriza por una vegetación vinculada a los cultivos agrícolas de la zona.



Fig. 3.- Zonas de huerta de regadío en la zona de influencia del Marjal dels Moros.



Fig. 4.- Zonas con vegetación agrícola: cítricos y hortícola.

Consultado el Banco de datos de biodiversidad de la Conselleria D'Infraestructures, Territori y Medi Ambient, se han localizado dos grandes Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs) correspondientes a la zona del Marjal del Moros y a la Sierra de Escalona. Además, ofrece información respecto de los hábitats existentes, asociados a estas zonas protegidas, entre los que destacan, por la proximidad a la zona de estudio los siguientes:

UBICACIÓN	ESPECIE ALIANZA	NOMBRE GENÉRICO	COBERTURA	CÓDIGO UE HÁBITAT
Marjal dels Moros	Sarcoconia Fruticosa	Matorrales Halófilos	100 %	1420
Marjal dels Moros	Null	Vegetación anfibia	20 %	3170

Además, dentro de estas dos grandes Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs), puede destacarse la existencia de varias reservas de fauna y microreservas.

En general, en el ámbito de la zona de estudio de la Plataforma Logística de Sagunto, se han detectado dos grandes grupos de fauna, asociada a las masas forestales, arbustivas y formaciones vegetales presentes.

Por un lado, nos encontramos con la fauna terrestre y asociada a los cursos irregulares de agua, tales como acequias; compuestas por especies que se cobijan y se alimentan en las zonas agrícolas presentes, como son los roedores y diferentes tipos de *cuniculus*, así como, sapos, ranas, lagartijas, culebras, etc.

Por otro lado, nos encontramos la avifauna, de mayor complejidad e importancia, en la que se pueden diferenciar dos grandes tipos; los que se pueden denominar como avifauna común, es decir, aquellas especies asociadas a las formaciones vegetales agrícolas tales como el Mochuelo común, el Jilguero, el Herrerillo común, el Carbonero, etc.; y la avifauna asociada a los lugares catalogados como ZEPA.

Por la proximidad de la zona de estudio a la zona protegida del Marjal dels Moros, podemos encontrar numerosas especies asociadas a esos hábitats, que bien en su recorrido, o durante los periodos de nidificación, salen a buscar alimentos a los zonas de cultivos cercanas. Entre estas aves están *Ardea purpurea*, *chilidonias hybridus*, *Cirus aeruginosus*, *Cirus pygargus*, *Glareola pratincola*, *Himantopus himantopus*, etc.



Fig. 5.- ZEPAs localizadas dentro del municipio de Sagunto.



Fig. 6.- Vista de la ZEPA del Marjal del Moros.

Cabe destacar que ninguna de estas áreas se encuentra dentro del área de influencia de la zona de estudio, por lo que el desarrollo de la futura Plataforma Logística de Sagunto, no afectará a ninguna de estas zonas protegidas, así como, a ninguno de los hábitats, reservas de fauna o microreservas.

A través del análisis de los visores cartográficos, las fotografías aéreas y las visitas realizadas a la zona de estudio, se han detectado una serie de formaciones vegetales de carácter ornamental, que se desarrollan en torno a las construcciones dispersas que existen en la zona de estudio.



Fig. 7.- Vegetación ornamental en el entorno de las construcciones.

Del mismo modo, y próximos a la zona de influencia de la Plataforma Logística de Sagunto, se han localizado una serie de zonas verdes, según la información contenida en el Texto Refundido del Plan Parcial del Sector Parc Empresarial Sagunt 1, que actualmente se encuentran en ejecución.



Fig. 8.- Urbanización Parc Sagunt 1 en ejecución.

En función de la información recopilada, se han identificado los límites de las diferentes tipologías de masas vegetales existentes dentro de la zona de influencia de la Plataforma Logística de Sagunto.

Para su descripción, se han clasificado en las siguientes categorías:

- Masas Agrícolas: cultivos de cítricos y hortícolas
- Masas ornamentales en el ámbito rural
- Zonas verdes

En el plano Anexo al presente documento, se delimitan gráficamente los tipos de masas vegetales existentes dentro del área de estudio, que se describen en los apartados siguientes.

### 3.3. MASAS AGRÍCOLAS: CULTIVOS CÍTRICOS Y HORTÍCOLAS

En general, las formaciones vegetales más extendidas, son aquellas resultantes de la intervención humana, siendo su estructura consecuencia de las prácticas culturales durante décadas; habiéndose producido una desaparición casi completa de la flora no asociada a este tipo de explotaciones.

En la zona de estudio, se diferencian dos grandes tipo de cultivos, los cítricos y los hortícolas, de estructura superficial según bancos de plantación.

Se localizan a lo largo de toda la extensión de la zona de actuación, siendo los cítricos el tipo de plantación que abarca mayor superficie dentro del área de estudio.

En cuanto a los cultivos de hortalizas, el tamaño y la disposición de las parcelas, es irregular, y la vegetación presenta una mayor heterogeneidad en las especies.

En general, la zona de estudio presenta una combinación de las formaciones vegetales asociadas a este tipo de explotaciones, con aquella vegetación autóctona de la zona.

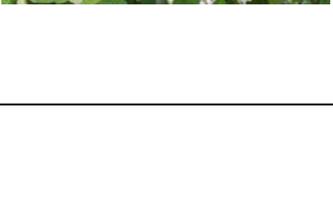


Fig. 9.- Cultivos de cítricos en el área de influencia de la Plataforma Logística de Sagunto.



Fig. 10.- Cultivos hortícolas y vegetación autóctona en el área de influencia de la Plataforma Logística de Sagunto.

Las principales especies de cítricos y hortalizadas, así como, de la vegetación autóctona de la zona presentes, según las guías de clasificación de especies de Alcaraz et al (2004) y Stübing y Peris et al (1998), son:

Familia	Nombre Científico	Nombre común	Imagen
Fabáceas	<i>Acacia farnesiana</i>	Espinillo blanco.	
Liliáceas	<i>Allium cepa</i>	Cebolla.	
Liliáceas	<i>Allium neapolitanum</i>	Ajo blanco, lágrimas de magdalena, lágrimas de la Virgen.	
Compuestas	<i>Anacyclus valentinus</i>	Manzanilla valenciana.	
Apocináceas	<i>Araujia sericifera</i>	Miraguano falso.	

Familia	Nombre Científico	Nombre común	Imagen
Gramíneas	<i>Arundo donax</i>	Caña.	
Liliáceas	<i>Asparagus acutifolius</i>	Esparrago amarguero, esparraguera silvestre.	
Liliáceas	<i>Asphodelus fistulosus</i>	Cebollana, gamón, tapaculos.	
Gramíneas	<i>Avena barbata</i>	Avena, avena borde.	
Crucíferas.	<i>Brassica oleracea var. Capitata.</i>	Col, repollo.	
Gramíneas	<i>Bromus fasciculatus</i>	Cola de caballo.	

Familia	Nombre Científico	Nombre común	Imagen	Familia	Nombre Científico	Nombre común	Imagen
Crucíferas	<i>Cardaria draba</i>	Floreta, lobón		Papaveráceas	<i>Fumaria capreolata</i>	Cuello de paloma, perejilera, zapatico del señor.	
Compuestas	<i>Carduus bourgeanus</i>	Cardo		Compuestas	<i>Galactites tomentosa</i>	Galactites.	
Rutáceas	<i>Citrus deliciosa</i>	Mandarino.					
Rutáceas	<i>Citrus limon</i>	Limonero.					
Rutáceas	<i>Citrus sinensis</i>	Naranja, naranja dulce, naranja de la china.					
Cactáceas	<i>Cylindropuntia sp.</i>			Iridáceas	<i>Gladiolus illyricus</i>	Gladiolo, mayo.	
Asteráceas	<i>Cynama scolymus</i>	Alcachofa		Gramíneas	<i>Hordeum murinum</i>	Espiguilla, pelote, rompesacos.	
Boragináceas	<i>Cynoglossum cheirifolium</i>	Oreja de liebre, viniebla.		Asteracea	<i>Lactuca sativa</i>	Lechuga.	
Crucíferas	<i>Diplotaxis eruroides</i>	Oruga silvestre.		Gramíneas	<i>Lamarckia aurea</i>	Cepillicos.	
Euforbiáceas	<i>Euphorbia serrata</i>	Lechetierna, Rechiruella.		Malváceas	<i>Lavatera cretica</i>	Malva.	
				Compuestas	<i>Leontodon sp</i>		

Familia	Nombre Científico	Nombre común	Imagen
Amarilidáceas	<i>Narcissus tazetta</i>	Narciso común, narciso de manojo.	
Oxalidáceas	<i>Oxalis pes-caprae</i>	Agrillo, agrios.	
Plantagináceas	<i>Plantago lapulus</i>	Pie de liebre.	
Leguminosas	<i>Psoralea bituminosa</i>	Hierba cabrera, hiperuelo, trébol bastardo, trébol de mal olor.	
Leguminosas	<i>Vicia faba</i>	Haba.	

### 3.1. MASAS ORNAMENTALES EN EL ÁMBITO RURAL

Tal y como se menciona en los apartados anteriores, se han encontrado masas vegetales puntuales de carácter ornamental, vinculados a la actividad humana en la mayoría de los casos, que se desarrollan en torno a las construcciones dispersas existentes, ocupando pequeñas extensiones de terreno.

Generalmente se trata de masas arbóreas donde predominan el *Pinus halepensis* junto viviendas, *Poppulus alba* junto caminos rurales, y en ocasiones pequeñas hileras de *Cupressus sempervirens* usadas con la finalidad de dar privacidad a fincas a las que también resguardan de los vientos, estos componen las mayores agrupaciones arbóreas ajenas a la plantación agrícola.

Además de las especies mencionadas anteriormente, se han encontrado otras especies arbóreas puntuales y dispersas por el área de actuación, como son *Ceratonia siliqua*, *Olea europea*, *Phoenix dactylifera*, *Prunus avium*, *Prunus dulcis*, *Opuntia maxima*, *Ficus carica*, *Ricinus communis* y *Eriobotrya japonica*.



Fig. 11.- Formaciones vegetales puntuales de tipo ornamental junto a las construcciones existentes en la zona de influencia de la Plataforma Logística de Sagunto.

### 3.2. ZONAS VERDES

En cuanto a las zonas verdes existentes, al localizarse la zona de estudio dentro de terrenos de cultivos, sin urbanizar, dichas formaciones vegetales no existen como tal.

Tal y como se ha mencionado anteriormente, muy próximo a la zona de actuación, se está llevando a cabo la urbanización del Parc Sagunt I, que lleva integrado dentro de la actuación la ejecución de zonas verdes, como elementos de delimitación entre el Área Especial "Parc Sagunt I", y el área de interés comunitario constituida por el Marjal dels Moros.

Cabe mencionar, que se en la propuesta de urbanización de la Plataforma Logística de Sagunto, se contempla la ejecución de diversas zonas verdes, cuya localización se ha definido atendiendo a dos criterios fundamentales; por un lado la creación de un anillo verde perimetral a la zona de estudio, de manera que las fachadas a las zonas agrícolas colindantes sean áreas verdes, tal y como se está ejecutando en la actualidad en la zona del Parc Sagunt I; y por otro lado, la articulación de área urbana dentro de la propia plataforma logística.

## 4. MASAS VEGETALES DE INTERÉS

### 4.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Para la selección de las masas vegetales de interés, se han diferenciado dos grupos, por un lado las masas arbóreas, arbustivas y formaciones vegetales que se localizan con una estructura superficial de extensión irregular; y por otro lado, aquellos elementos singulares que por porte, valor ecológico o singularidad deben de ser conservados.

Las masas arbóreas, arbustivas o formaciones vegetales, se seleccionarán como masas de interés atendiendo a:

- **Calidad ecológica de una masa:** según la pertenencia de las formaciones vegetales que la componen a un Hábitat de Interés Comunitario (Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres), o su afección por una figura de protección medioambiental.
- **Estado de conservación:** en referencia al grado de alteración respecto a su estructura natural y a las características, fitosanitarias y estéticas, de la vegetación que componen la masa, en masas forestales o naturales.
- **Valor cultural:** en referencia al papel que esta vegetación desempeña dentro de las costumbres y el medio socioeconómico del ámbito de estudio.

Respecto a los elementos aislados considerados como singulares, los criterios de selección como elementos de interés, serán:

- **Porte y estado fitosanitario:** Estos dos factores están interrelacionados entre sí, ya que generalmente un buen porte indica un buen estado fitosanitario del árbol.

Los árboles con mayor diámetro del fuste, altura y diámetro de copa, son aquellos que han tenido unas buenas condiciones para su desarrollo y, por tanto, se han desarrollado sin restricciones.

Cuando el diámetro del fuste es muy pequeño en relación a la altura del árbol, éste presenta algunas deficiencias en el desarrollo (falta de nutrientes y de luz) siendo más susceptibles al ataque de patógenos.

Aquellos árboles que presenten signos de enfermedad o debilitamiento no serán de interés. Este tipo de árboles tiene muy pocas probabilidades de sobrevivir en caso de ser trasplantado.

En cuanto al porte, se tomarán como referencia los valores definidos por la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat, de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunitat Valenciana.

- **Valor ecológico:** En general, se conservarán aquellos pies de especies arbóreas endémicas, raras o incluidas en alguno de los siguientes catálogos de protección:
  - Libro Rojo de la Flora Vasculosa Española.
  - Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.
  - Anexo 1 de la Orden de 20 de diciembre de 1985, de la Conselleria de Agricultura y Pesca, sobre Protección de Especies Endémicas o Amenazadas.
- **Singularidad:** Se conservarán aquellos árboles que posean cualidades morfológicas singulares o que merezcan especial consideración desde el punto de vista estético, como bifurcaciones, retorcimientos, etc., así como, árboles con valor cultural o social por su implicación en costumbres, fiestas, lugares emblemáticos y otros.

#### 4.2. MASAS SELECCIONADAS

Finalmente, teniendo en cuenta los criterios definidos anteriormente, y atendiendo a la descripción de las formaciones vegetales presentes en el área de estudio, se concluye que las formaciones vegetales correspondientes a los cultivos cítricos y hortícolas no se clasifican como masas de interés.

En cuanto a las especies arbóreas puntuales vinculadas a la actividad humana, y presentes junto a las construcciones existentes, dispersas en el área de estudio, se concluye que no existen elementos que cumplan los criterios que establece este estudio, ni los parámetros que define la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat, de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunidad Valenciana.

Alicante, Junio de 2012

El Ingeniero Autor del Proyecto

Fdo: Manuel Castaño Cano

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

## PLANOS

- Forestal
- No Forestal



- - - Ámbito Plataforma Logística.



Sistema de Referencia: ETRS89-UTM Huso 30

Escala = 1: 25.000

Coordenadas: X(mín.)=730408,08 Y(mín.)=4388916,35 X(máx.)=738444,79 Y(máx.)=4394968,69



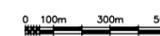
*Manuel Castaño Cano*  
Ingeniero, C.C.P.

FECHA:  
JUNIO 2012

CLAVE:  
1201-MA-1

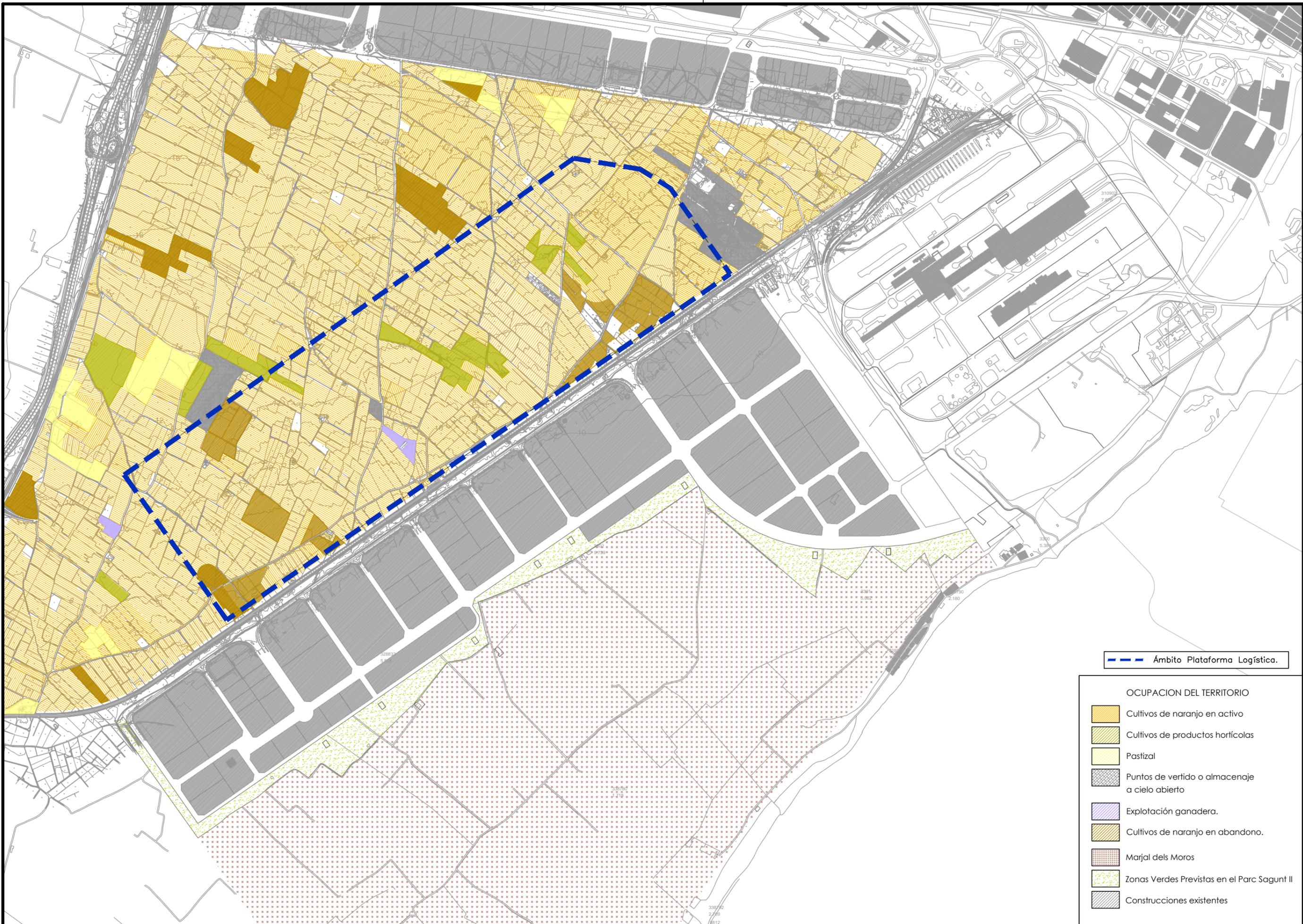
PROYECTO  
INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL  
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SAGUNTO

ESCALAS :  
1/25000



DESIGNACIÓN:  
ANEJO MASAS VEGETALES  
MASAS FORESTALES

NÚMERO:  
A01-1  
1 1



— — — — — Ámbito Plataforma Logística.

- OCUPACION DEL TERRITORIO
- Cultivos de naranjo en activo
  - Cultivos de productos horticolas
  - Pastizal
  - Puntos de vertido o almacenaje a cielo abierto
  - Explotación ganadera.
  - Cultivos de naranjo en abandono.
  - Marjal dels Moros
  - Zonas Verdes Previstas en el Parc Sagunt II
  - Construcciones existentes

# ANEJO N° 2

## ESTUDIO IMPACTO ACÚSTICO



## ÍNDICE

1. OBJETO DEL ESTUDIO ACÚSTICO.....	5
2. METODOLOGIA.....	6
2.1. Medidas de campo .....	6
2.2. Modelos matemático .....	6
3. SITUACIÓN ACÚSTICA ACTUAL .....	11
3.1. Fuentes de ruido actuales .....	11
3.2. Niveles obtenidos en las medidas de campo .....	11
3.3. Niveles obtenidos en el modelo matemático .....	14
4. SITUACIÓN ACÚSTICA FUTURA.....	15
4.1. Ordenación del territorio .....	15
4.2. Fuentes de ruido previstas .....	15

APENDICE 1 DOCUMENTACIÓN EQUIPOS DE MEDIDA

APÉNDICE 2 PLANOS DE RESULTADOS



## 1. OBJETO DEL ESTUDIO ACÚSTICO

El presente informe pretende evaluar la compatibilidad de la futura Plataforma Logística de Sagunto (Valencia), con la legislación en materia de ruido de la Generalitat Valenciana. En este estudio se analizará la interacción de la actividad con el entorno actual y previsto. A través del presente informe, se pretende valorar lo indicado en el Artículo 36 de la Ley 7/2002 de 3 de Diciembre de Protección contra la Contaminación Acústica de la Generalitat Valenciana. El citado artículo indica:

### **Artículo 36. Estudios acústicos.**

*1. Las actuaciones sujetas a evaluación de impacto ambiental así como aquellos proyectos de instalación de actividades sujetas a la aplicación de la normativa vigente en materia de actividades calificadas que sean susceptibles de producir ruidos o vibraciones deberán adjuntar un estudio acústico que comprenda todas y cada una de las fuentes sonoras y una evaluación de las medidas correctoras a adoptar para garantizar que no se transmita al exterior o a los locales colindantes, en las condiciones más desfavorables, niveles superiores a los establecidos en la presente ley.*

En el Decreto 266/2004 en su artículo 17 indica lo siguiente:

### **Artículo 17. Estudios acústicos**

*1. El estudio acústico al que se refiere el artículo 36 de la Ley 7/2002 deberá ser firmado por técnico competente y se presentará en capítulo aparte, en el estudio de impacto ambiental, al solicitar la correspondiente licencia administrativa, o en la solicitud de autorización ambiental integrada o del instrumento de intervención ambiental que corresponda, según el tipo de actividad de que se trata.*

*2. En el estudio acústico se analizarán en detalle:*

*a) Nivel de ruido en estado pre-operacional, mediante la elaboración de un informe de los niveles sonoros expresados como LAeq,t en el ambiente exterior del entorno de la actividad, infraestructura o instalación, tanto en período diurno como en el nocturno.*

*b) Nivel de ruido estimado en el estado de explotación, mediante la predicción de los niveles sonoros en el ambiente exterior durante los períodos diurnos y nocturno.*

*c) Evaluación de la influencia previsible de la actividad mediante comparación del nivel acústico en los estados preoperacional y operacional, con los valores límite definidos en el presente reglamento para las zonas o áreas que sean aplicables.*

*d) Definición de las medidas correctoras de la transmisión de ruidos o vibraciones a implantar en la nueva actividad, en caso de resultar necesarias como consecuencia de la evaluación efectuada, y previsión de los efectos esperados. A tal efecto, deberá tenerse en cuenta las prescripciones para prevenir la transmisión de vibraciones a las que se refiere el artículo 16 del presente decreto.*

*3. En los proyectos de actividades se considerará las posibles molestias por ruido que por efecto indirectos puedan ocasionarse en las inmediaciones de su implantación, con objeto de proponer y diseñar las medidas*

*correctoras adecuadas para evitarlas o disminuirlas. A estos efectos, deberá prestarse especial atención a las actividades que generan tráfico elevado de vehículos como almacenes, locales públicos y especialmente, actividades previstas en zonas de elevada densidad de población o con calles estrechas de difícil maniobra y/o con escasos espacios de aparcamiento y aquellas que generen operaciones de carga o descarga.*

Mediante este estudio, se conocerán las zonas de influencia de actividades industriales, y si los niveles superaran los objetivos de calidad acústica establecidos en la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana.

Para realizar este estudio se han utilizado las técnicas predictivas indicadas en la Directiva 2002/49/CE del parlamento europeo y del consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y Gestión del ruido ambiental y la posterior *Recomendación de la comisión de 6 de agosto de 2003 relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados.*

La futura ordenación del suelo de la plataforma logística indica que hay un gran porcentaje del suelo que se dedicará a uso industrial, dos parcelas con un uso definido como terciario, parcelas destinadas a usos de zonas verdes y algunas parcelas destinadas a servidumbres. No se detectan ni en el propio sector ni en los alrededores usos del suelo de carácter residencial

Los objetivos de calidad para las áreas industriales y terciarias según la Ley 7/2002 de la Generalitat Valenciana , de 3 de Diciembre de Protección contra la Contaminación Acústica (DOGV 09/12/2002) son los siguientes:

Artículo 12. Niveles sonoros en el ambiente exterior.

Anexo II. Niveles de recepción externos.

Niveles de recepción externos en Zona Terciaria

Día (08-22h) - 65 dB(A)

Noche (22-08h) - 55 dB(A)

Niveles de recepción externos en Zona Industrial

Día (08-22h) - 70 dB(A)

Noche (22-08h) - 60 dB(A)

## 2. METODOLOGIA

Para el cálculo de los niveles sonoros de las situación acústica en el estado pre-operacional, en primer lugar se ha realizado un estudio de las fuentes de ruido existentes actualmente en el sector (fundamentalmente la carretera CV-309 Puçol-Puerto Sagunto, tramo de la V21 a V23) definiéndolas acústicamente y realizando un modelo sonoro. Complementariamente se ha efectuado una campaña de medidas de ruido in situ para poder tener datos de la realidad acústica del sector así como poder calibrar el modelo predictivo consiguiendo un escenario fiel a la realidad existente.

Para el cálculo de los niveles sonoros de la situación acústica en el estado operacional se ha realizado un modelo de predicción del ruido que incluye las fuentes actuales más la implantación de las fuentes de ruido asociadas al transporte ferroviario que se prevén en la Plataforma Logística de Sagunto.

### 2.1. Medidas de campo

Para las medidas in situ y poder caracterizar acústicamente el sector se han realizado diez puntos de medida abarcando toda la superficie. Del total de los puntos de medida, ocho de ellos han sido medidas puntuales de una duración de 10 minutos realizado en periodo diurno(8-22h), tiempo suficiente para caracteriza el tipo de fuentes sonoras existentes en el entorno y en los otros dos se han colocado estaciones de monitorizado continuo durante 24 horas, permitiendo estos evaluar los periodos diurnos(8-22h) y nocturno(22-8h) marcados en la legislación.

La metodología, características y proceso de medida de los datos obtenidos 'in situ' se realizaron siguiendo las especificaciones estipuladas en la **Norma UNE ISO 1996-2:2009**, en la **Ley 7/2002, de 3 de Diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica** (D.O.G.V. de 09/XII/02) y en el Decreto 104/2006., de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica (D.O.G.V. Num 5305 con fecha 18/7/06).

Las condicionantes para la toma de las medidas han sido las siguientes

1. El sonómetro ha sido verificado antes y después de las mediciones
2. Las medidas se realizarán a 1.5m del suelo y se cuidará de evitar el efecto de pantalla y la distorsión direccional. Las medidas se harán al menos a 2 metros de cualquier fachada para evitar los efectos de la reflexión.
3. La respuesta utilizada para la medición será la rápida 'FAST'.
4. Las condiciones de humedad y temperatura han sido compatibles con las especificaciones del fabricante del equipo de medida, y no serán validas las mediciones realizadas en el exterior con lluvia.
5. Las condiciones meteorológicas eran normales, sin fenómenos atmosféricos destacables (lluvia, granizo, etc.) que pudieran influir en los resultados de la medida, ni existencia de otras fuentes temporales que puedan aportar información errónea sobre los niveles habitualmente existentes en la zona (obras en la vía pública, operaciones de carga y descarga, etc.)
6. Las mediciones en el medio ambiente exterior se han realizado usando equipos de medida con pantalla antiviento. Así mismo, cuando en el punto de evaluación la velocidad del viento ha sido superior a 5 metros por segundo se ha desistido de la medición.

### 2.1.1. Instrumentación empleada

El instrumento de medida utilizado en las medidas puntuales ha sido el Sonómetro Integrador Promediador modelo NL-32 de la marca RION, homologado, que cumplen con la norma UNE-EN 61672:2005, tipo 1, su número de serie de fábrica es 320109, compuesto por micrófono tipo UC-53A con nº de serie 313134.

En el caso de las medida continuas 24h se han utilizado el Sonómetro Integrador Promediador modelo NL-31 de la marca RION, homologado, que cumplen con la norma UNE-EN 61672:2005, tipo 1, su número de serie de fábrica es 593645, compuesto por micrófono tipo UC-53A con nº de serie 316181 y el Sonómetro Integrador Promediador modelo NL-31 de la marca RION, homologado, que cumplen con la norma UNE-EN 61672:2005, tipo 1, su número de serie de fábrica es 593646, compuesto por micrófono tipo UC-53A con nº de serie 316177.

Para la realización de las medidas de monitorizado de ruido ambiental se ha utilizado una estación de medida de intemperie, protegida de todos los fenómenos atmosféricos mediante una caja estanca y con una pantalla antiviento especialmente diseñadas para su uso durante largo tiempo en exteriores.

La calibración del sistema se realizó antes y después de cada serie de medidas. El método utilizado se ajusta a la norma UNE-EN 60942:2005 para calibradores acústicos.

El calibrador utilizado es un RION NC-74, tipo 1, con nº serie 50541194

Termohigrómetro anemómetro barómetro de marca VION Skymaster con NºSerie 9200365.

La respuesta utilizada para la medición fue la rápida 'fast'.

Las documentación de los equipos se puede consultar en el Apéndice 1 Documentación equipos de medida

### 2.2. Modelos matemático

Para el desarrollo del proyecto se han seguido las indicaciones estipuladas en la **RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN de 6 de agosto de 2003** relativa a las Orientaciones sobre los métodos de cálculo provisionales revisados para el ruido industrial, procedente de aeronaves, del tráfico rodado y ferroviario, y los datos de emisiones correspondientes publicados de conformidad con lo indicado en el punto 2.2 del anexo II de la **DIRECTIVA 2002/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental**.

En esta recomendación se indican los métodos de cálculo, que se deberían seguir, para los estudios predictivos de niveles de ruido en función de las diferentes fuentes de ruido a estudiar.

Se ha trabajado bajo los siguientes métodos:

- RUIDO DEL TRÁFICO RODADO: el método nacional de cálculo francés «NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTULCPC- CSTB)», contemplado en el «Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal officiel du 10 mai 1995, article 6» y en la norma francesa «XPS 31-133».

- RUIDO DEL TRAFICO FERROVIARIO: el método empleado para el cálculo ha sido el recomendado para el ruido ferroviario: el método nacional de cálculo SMRII de los Países Bajos, publicado en "Reken –en Meetvoorschrift Railverkeerslawaa'i'96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 de Noviembre de 1996" que es el método propuesto por la Directiva 2002/49/CEE del Parlamento Europeo a la que alude la legislación española y autonómica, y que es el previsto en la normativa ADIF.

#### **Paquete informático utilizado. Cadna A de DataKustik.**

Para el cálculo predictivo se ha utilizado el Software CadNa A (Computer Aided Noise Abatement) diseñado para el cálculo, evaluación y predicción de la contaminación acústica generada por fuentes de ruido. Cadna A está programado en C/C++ bajo entorno Windows.

El software está validado para demostrar que sus cálculos son correctos en base a diferentes pruebas oficiales de la Administración Alemana mediante Cálculo Comparativo y Certificación correspondiente a una fuente de ruido de prueba de la Oficina Alemana Federal Ambiental de Berlín y según los procedimientos del 'Test Tasks for the checking of calculation programs according to the guidelines for Noise Abatement on roads - Test 94" by the Federal Ministry for Traffic, Germany', así como el 'Test de cálculo según la Norma Alemana DIN 45687/48'.

Este paquete ha sido creado por la empresa Alemana DataKustik que trabaja en el desarrollo de software, documentación técnica y herramientas de cálculo predictivo de ruido ambiental. DataKustik proviene de la firma ACCON GmbH, programadores de software específico de evaluación y control ruido y la vibración, que ha desarrollado aplicaciones informáticas para la acústica desde los años 80.

### **2.2.1. Cartografía empleada y especificaciones de los elementos del modelo.**

Para la realización del estudio se han insertado en un modelo 3D todos los elementos que influyen en la propagación del sonido en espacio abierto según la ISO 9613-2.

Para ello se ha reproducido a escala un escenario virtual donde están todos los elementos relevantes existentes en la actualidad, así como otra versión que contienen los elementos que se han ido creando e introduciendo en el modelo con el objeto de recrear el escenario futuro.

Las partes más relevantes que componen el modelo de simulación son:

-Modelo del Terreno.

-Modelo de las Construcciones.

-Modelo de las Fuentes de Ruido.

*-Modelado de Infraestructuras de Transporte Rodado.*

*-Modelado del ruido procedente del Tráfico Ferroviario Previsto*

-Modelo de Cálculo. Configuración.

#### **2.2.1.1. Modelo del Terreno**

Para el modelo del terreno, se ha utilizado cartografía en 3D de la zona objeto de estudio. Estos mapas, con escala 1:5000, contienen información de curvas de nivel con pasos de 10 metros.

#### **2.2.1.2. Modelo de las Construcciones**

Las edificaciones actuales se han modelado con el elemento 'edificio' del software empleado, en función de las características de las construcciones existentes en Sagunto, según la cartografía de la zona y observaciones 'in situ' en el municipio.

Para el modelado de las edificaciones previstas se ha considerado los edificios previstos en la plataforma logística según su ubicación en los planos de ordenación. Se ha utilizado una altura promedio de 12 metros al desconocerse los pormenores de las edificaciones a construir.

#### **2.2.1.3. Modelo de las Fuentes de Ruido**

##### **2.2.1.3.1. Modelado de Infraestructuras de Transporte Rodado.**

Se han seguido las instrucciones del método nacional de cálculo francés «NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTULCPC- CSTB

##### **2.2.1.3.2. Modelado del ruido procedente del Tráfico Ferroviario Previsto**

Para modelar la vía férrea se ha tenido en cuenta lo estipulado en el modelo predictivo de ferrocarriles indicado anteriormente, lo indicado en la guía metodológica para la realización de mapas de ruido y en el documento **Caracterización de la emisión acústica de los trenes utilizados en el sistema ferroviario español generado por Adif.**

Antes de proceder calcular los niveles sonoros, todos los vehículos que utilicen un tramo determinado de línea ferroviaria deberán ser asignados a una de las diez categorías de vehículos ferroviarios previstos o, si procede, a categorías adicionales, obtenidas tal y como establece el método.

Las categorías existentes en la base de datos de emisiones neerlandesa se diferencian principalmente por su sistema de propulsión y de frenado. En el siguiente gráfico, se muestran las categorías de trenes definidas en la norma SRMII. El número de trenes está determinado en unidades, mientras que entre paréntesis aparece el número de vehículos que componen cada unidad.

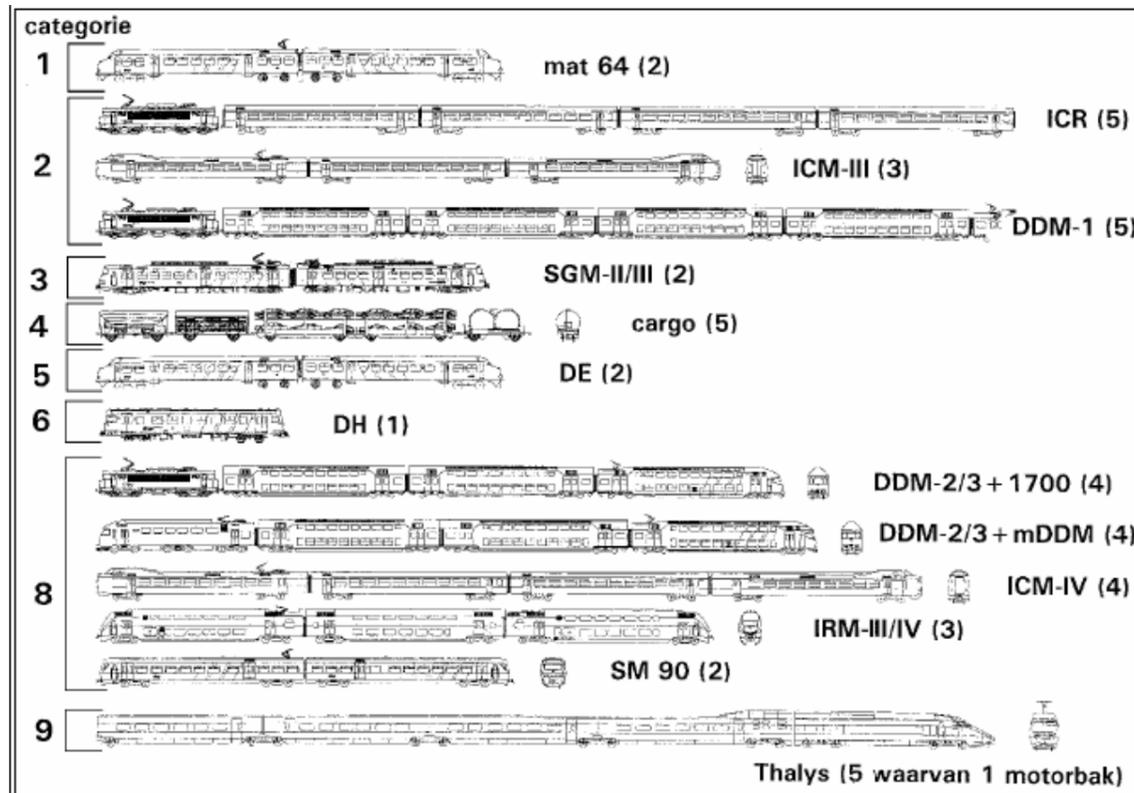


FIGURA 42. Categorías trenes

En la figura anterior, se muestran los perfiles típicos de las categorías descritas, subrayando en cada caso el número de unidades individuales.

La descripción de las distintas categorías indicadas en la figura anterior es la siguiente:

**C01 Trenes de pasajeros con freno de zapata**

Son exclusivamente trenes de pasajeros de motor eléctrico con frenos de zapata, incluyendo la locomotora correspondiente, así como trenes de la serie "Dutch 1964" y trenes pertenecientes a "Deutsche Bahn" (DB). Vehículos de motor eléctrico para transporte de correo.

**C02 Trenes de pasajeros con freno de zapata + frenos de disco**

Trenes de pasajeros de motor eléctrico, principalmente con frenos de disco pero con posibilidad de disponer adicionalmente de frenos de zapata, incluyendo la locomotora correspondiente, como por ejemplo los trenes Intercity de los tipos IMC-II, ICR y DDM-1. Trenes de pasajeros pertenecientes a la Sociedad Francesa de Ferrocarriles (SCNF) y a la Trans Europe Express (TEE).

Locomotoras eléctricas pertenecientes a las series 1100, 1200, 1300, 1500, 1600 y 1700 de la Sociedad de Ferrocarriles Belga (B).

**C03 Trenes de pasajeros con frenos de disco**

Exclusivamente trenes de pasajeros con frenos de disco y ruido de motor, como por ejemplo los trenes municipales (SGM, Sprinter).

**C04 Trenes de carga con frenos de zapata**

Cualquier tipo de tren de carga con frenos de zapata, sin incluir la máquina locomotora.

**C05 Trenes diesel con frenos de zapata**

Exclusivamente trenes de pasajeros diesel-eléctricos, con frenos de zapata, incluyendo su correspondiente locomotora, como por ejemplo los tipos DE I, DE II y DE III.

Locomotoras diesel-eléctricas, como por ejemplo las series 2200/2300 y 2400/2500.

**C06 Trenes diesel con frenos de disco**

Exclusivamente trenes de pasajeros diesel-hidráulicos con frenos de disco y ruido de motor.

**C07 Trenes subterráneos metropolitanos con frenos de disco y tranvías rápidos**

En este caso, una unidad corresponde a un único vehículo de 30 metros de longitud y 6 ejes.

**C08 Intercity y trenes lentos con frenos de disco**

Exclusivamente trenes de pasajeros eléctricos, incluyendo las correspondientes Locomotoras, como por ejemplo los Intercity ICM IV, IRM y SM90.

Trenes de pasajeros eléctricos con frenos de disco principales y frenos adicionales de zapata Sinter o ABEX, incluyendo sus correspondientes locomotoras, como por ejemplo los Intercity ICM-III y DDM-2/3.

**C09 Trenes de alta velocidad con frenos de disco y frenos de zapata**

Trenes eléctricos de pasajeros con frenos de disco principalmente y frenos de zapata adicionales en vehículo motor, como por ejemplo, los TGV-PBA o los Thalys (HST).

**C09r Trenes de alta velocidad con frenos de disco y frenos de zapata (Vehículos motores)**

Se trata de la misma categoría que la anterior, pero hace sólo referencia a los vehículos motores.

C10 Reservada provisionalmente para trenes de alta velocidad tipo ICE-3 (M) (HST East)

Para poder aplicar el método de cálculo SRM II, es necesario conocer la equivalencia acústica entre las categorías de trenes holandeses y los trenes operados en España. Por ello se sigue en todo momento lo especificado en el documento de Adif, Caracterización de la emisión acústica de los trenes utilizados en el sistema ferroviario español.

Tabla 1. Tabla de equivalencias entre trenes y su categoría acústica

CERCANÍAS	Frenos	Tipo de motor	Vmax (Km/h)	Número de coches	Categoría acústica	
Cercanías serie 440	100% DISCO	Eléctrico	140	3 6	8	
Cercanías serie 447	100% DISCO	Eléctrico	120	3 6	8	
Cercanías serie 446	100% DISCO	Eléctrico	100	3 6	8	
Cercanías serie 450 y serie 451	100% DISCO	Eléctrico	140	6 3	V ≤ 60 Km/h 2	V > 60 Km/h 5
Otros cercanías (1altura)	100% DISCO	Eléctrico	Variable	3 6	8	
CIVIA	100% DISCO	Eléctrico	120*	5	8	

\*Puede alcanzar 160 Km/h.

REGIONALES	Frenos	Tipo de motor	Vmax (Km/h)	Número de coches	Categoría acústica
Regional diesel	100% DISCO	Diesel	120	3 6	8
Regional eléctrico	100% DISCO	Eléctrico	140-160	3 6	8

MERCANCÍAS	Frenos	Tipo de motor	Vmax (Km/h)	Número de vagones	Categoría acústica	
Mercancías	10% DISCO 90%ZAPATA	Eléctrico Diesel	100	Variable	V ≤ 70 Km/h 4	V > 70 Km/h 5

LARGO RECORRIDO (Denominación del producto comercial)	Frenos	Tipo de motor	Vmax (Km/h)	Número de coches	Categoría acústica
Alaris	100% DISCO	Eléctrico	220	3	9A
Altaria	100% DISCO	Eléctrico Diesel	220	Variable	9B
Alvia	100% DISCO	Eléctrico	220	4+2UT	8
Arco	100% DISCO	Eléctrico	200	4 coches	9A
Euromed	100% DISCO	Eléctrico	220	2M+8R	8
Intercity	100% DISCO	Eléctrico	160	Variable	8
Otros Talgos	100% DISCO	Eléctrico Diesel	180-200	Variable	8
Estrella (Asignación cualitativa)	90%DISCO 10%ZAPATA	Eléctrico Diesel	140-160	Variable	8
Diurno (Asignación cualitativa)	100%DISCO	Eléctrico	160	Variable	8
AVE	100%DISCO	Eléctrico	300	M - 8R -M	9B

Con la norma SRM II, se determinan valores de emisión por bandas de octava para cada categoría de tren y cada altura de fuente acústica (hasta cinco alturas). Una vez caracterizadas las emisiones de las distintas categorías de trenes, se calcula la del tramo de línea ferroviaria especificado, teniendo en cuenta el paso de las distintas categorías de trenes (y el hecho de que no en todas existen fuentes sonoras en todas las alturas), así como el paso de los trenes en diferentes condiciones (frenando o no). El factor de emisión en bandas de octava y se calcula del modo siguiente:

$$L^h_{E,i} = 10 \log \left( \sum_{c=1}^n 10^{E^h_{nb,i,c}/10} + \sum_{c=1}^n 10^{E^h_{br,i,c}/10} \right)$$

Dónde:

- **n**: es el número de categorías de trenes que utilizan la línea férrea considerada.
- $E^h_{nb,i,c}$ : factor de emisión de las unidades de un tren que no están frenando para cada categoría de trenes (c=1 a n), en la banda de octava i, y la altura de evaluación h.
- $E^h_{br,i,c}$ : factor de emisión de las unidades de un tren que están frenando para cada categoría de trenes (c=1 a n), en la banda de octava i, y la altura de evaluación h.

Las alturas de evaluación son 0, 0.5, 2, 4 y 5 m, dependiendo de la categoría de tren. Los factores de emisión se calculan de la siguiente forma:

$$E_{nb,i,c}^h = a_{i,c}^h + b_{i,c}^h \log V_c + 10 \log Q_c + C_{bb,i,m,c}$$

$$E_{br,i,c}^h = a_{br,i,c}^h + b_{br,i,c}^h \log V_{br,c} + 10 \log Q_{br,c} + C_{bb,i,m,c}$$

Donde:

- $a_{i,c}^h, b_{i,c}^h, a_{br,i,c}^h, b_{br,i,c}^h$ : son los factores de emisión para la categoría de trenes  $c$  respectivamente para la fase de frenado y no frenado, para una banda de octava  $i$  a una altura  $h$ .
- $Q_c$ : es la media de las unidades de las categorías de vehículos ferroviarios que no están en fase de frenado.
- $Q_{br,c}$ : es la media de las unidades de las categorías de vehículos ferroviarios que están en fase de frenado.
- $V_c$ : velocidad media al paso de los vehículos que no están frenando.
- $V_{br,c}$ : velocidad media al paso de los vehículos que están frenando.
- $bb$ : tipo de vía / condición de las vías férreas.
- $m$ : estimación de las discontinuidades de la vía.
- $C_{bb,i,m,c}$ : corrección por discontinuidades de la vía y por rugosidad de los raíles.

#### 2.2.1.4. Modelo de Cálculo. Configuración

Para la realización de los cálculos se han configurado diversos parámetros de carácter general y de carácter específico para los diferentes métodos de cálculo.

- Configuración general
- Configuración del cálculo de reflexiones.
- Configuración de condiciones atmosféricas y absorción del terreno.
- Configuración del modelo topográfico.
- Configuración de la malla de cálculo

##### 2.2.1.4.1. Configuración General

Dentro de la configuración general, cabe destacar que se ha configurado el cálculo para obtener los índices de ruidos establecidos por la legislación en materia de ruido de la Comunidad Valenciana: Ldía (08:00h – 22:00h) y Lnoche (22:00h – 08:00h).

##### 2.2.1.4.2. Configuración del Cálculo de Reflexiones

Se han seguido los principios de la Directiva Europea:

Las únicas reflexiones que se tratan para realizar los cálculos son las de 1er orden.

##### 2.2.1.4.3. Configuración de Condiciones Atmosféricas y Absorción del Terreno.

Para el cálculo de la influencia de las condiciones meteorológicas se han configurado los siguientes parámetros:

- Parámetros atmosféricos que influyen en la absorción del sonido:

Temperatura: 15,0°C. Humedad Relativa: 70,0%.

- Condiciones meteorológicas que provocan la curvatura de los rayos sonoros (velocidad y dirección del viento, y gradiente térmico):

Periodo diurno: 50% de probabilidad de ocurrencia de condiciones atmosféricas favorables a la propagación del sonido en todas las direcciones de propagación.

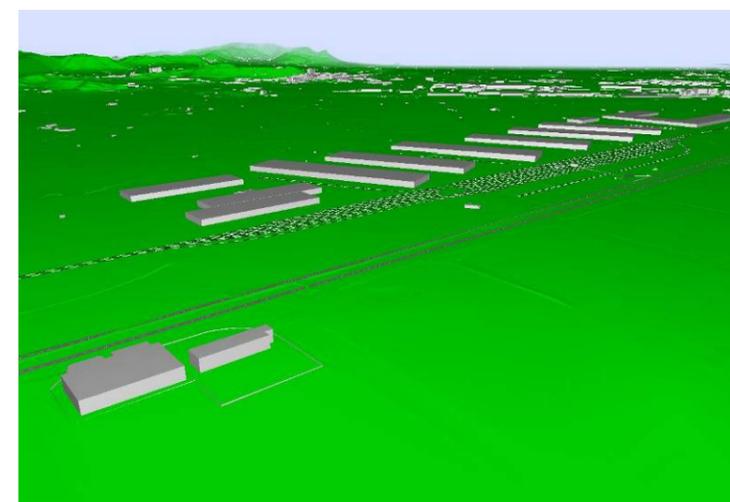
Periodo nocturno: 100% de probabilidad de ocurrencia de condiciones atmosféricas favorables a la propagación del sonido en todas las direcciones de propagación.

Según el método francés de cálculo esta configuración constituye un planteamiento conservador en caso de ausencia de datos, con el que se suelen sobrestimar los niveles calculados para proteger mejor a los residentes.

Para modelar la absorción del terreno se ha introducido por defecto un factor de suelo de 1 atendiendo a las características del terreno de la zona de estudio.

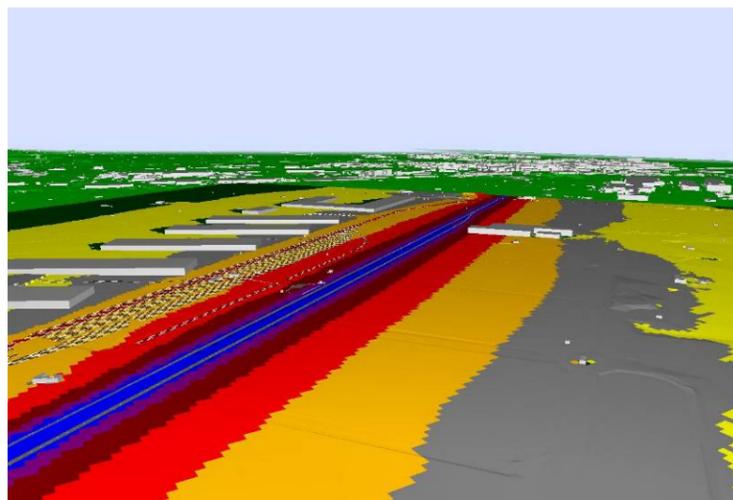
##### 2.2.1.4.4. Configuración del DTM (Digital Terrain Model)

La obtención del modelo 3D se realiza a partir de la unión mediante planos triangulares (triangulación) de los puntos de cotas, uniendo unos con otros, generando la topografía del lugar.



#### 2.2.1.4.5. Configuración de la Malla de Cálculo

Se ha elegido una malla de 10m x 10m por considerarse suficientemente representativa para las dimensiones de la zona de estudio. Los cálculos se efectúan a la altura de 4 m del suelo (tal como indica la Directiva Europea).



### 3. SITUACIÓN ACÚSTICA ACTUAL

#### 3.1. Fuentes de ruido actuales

La principal fuente de ruido existente en la actualidad es la carretera CV-309 Puçol-Puerto Sagunto, tramo de la V21 a V23), que en la zona del sector consta de una plataforma de 44 metros con dos carriles en cada sentido de 3.5m de anchura con dos arcones exteriores de 2.5 m y una mediana de 20 metros. Tiene un límite genérico de 120 km/h para vehículos ligeros y 100 km/h para pesados. Se han utilizado los datos de tráfico del año 2011 de la Diputación de Valencia para el punto de aforo 309010 situado en el PK 0+900.

	IMD 2011	% vehículos pesados
CV-309	12.838	6,33

En base a los datos de las intensidades medias horarias se ha considerado una distribución del 84% de la Intensidad Media Diaria(IMD) para el período diurno(8-22h) y un 16% de la intensidad Media Diaria(IMD) para el período nocturno(22-8h).

#### 3.2. Niveles obtenidos en las medidas de campo

Durante las medidas se cuidó de evitar el efecto pantalla y la distorsión direccional. Las condiciones ambientales durante el periodo de medida eran normales, sin fenómenos atmosféricos destacables. La respuesta del detector del sonómetro para la medición ha sido 'FAST'.

La localización y resultado de los puntos de medida ha sido la siguiente:

Punto	Coordenadas UTM Map Datum ETRS89			Altura	LAeq,dia
	X(m)	Y(m)	Huso		
P01	733846	4390987	30S	1,5	--
P02	734588	4391552	30S	1,5	55,4
P03	736146	4392588	30S	1,5	62,3
P04	735800	4392887	30S	1,5	45,9
P05	735218	4392300	30S	1,5	47,9
P06	734601	4391795	30S	1,5	---
P07	733674	4391156	30S	1,5	54,6
P08	733370	4391499	30S	1,5	45,7
P09	734420	4392187	30S	1,5	37,8
P10	735269	4392760	30S	1,5	47,1

Todos los valores medidos están por debajo de los 70 dB(A) para zona industrial y los 65 dB(A) para zona Terciaria en período diurno.