

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

PLAN ESPECIAL DEL SECTOR LOGISTICS. CASTELLÓN DE LA PLANA

UTE LOGISTICS

julio 2025

planifica

[I] Intercontrol



PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS, COOP. V.

planifica.org @ | info@planifica.org

GUILLAMÓN RUBERT ASOCIADOS, S.L.P.

gryasociados.com | arquitectura@gryasociados.com

GRUPO INTERCONTROL

intercontrol.es/ | correo@intercontrol.es

ÍNDICE DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

A.	ANTECEDENTES. MOTIVACIÓN. NORMATIVA DE APLICACIÓN	3
A.1	ANTECEDENTES	3
A.2	PLANEAMIENTO VIGENTE	5
A.3	INICIO DE LA TRAMITACIÓN	10
A.4	CONTENIDO DE LA DOCUMENTACIÓN	10
B.	OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA	12
B.1	OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	12
B.2	PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA.	12
C.	ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS	14
D.	DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN	17
E.	DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	20
E.1	USOS DEL SUELO	20
E.2	EL MEDIO FÍSICO	20
E.2.1	<i>Clima</i>	20
E.2.2	<i>Calidad del Aire</i>	21
E.2.3	<i>Ruido ambiental</i>	22
E.2.4	<i>Litología</i>	23
E.2.5	<i>Geología y geotecnia</i>	24
E.2.6	<i>Capacidad de uso del suelo</i>	26
E.2.7	<i>Aguas superficiales. Barrancos y riesgo de inundación</i>	27
E.2.8	<i>Aguas subterráneas. Accesibilidad y vulnerabilidad de acuíferos</i>	33
E.3	EL MEDIO BIÓTICO	36
E.4	ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Y RED NATURA 2000	36
E.5	SUELO FORESTAL PATFOR Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS	36
E.6	PATRIMONIO CULTURAL	37
E.7	PAISAJE	39
E.8	DEMOGRAFÍA Y SOCIO ECONOMÍA	42
E.9	AFECCIONES DE INFRAESTRUCTURAS.....	48
E.10	OTROS RIESGOS	50
F.	EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.....	52
G.	ADECUACIÓN A ETCV Y PLANES TERRITORIALES	57
H.	JUSTIFICACION DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA	62
I.	ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS. RESUMEN DE ELECCIÓN	64
J.	MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE EFECTOS	69
K.	SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN	70

ANEXO 1.- BORRADOR DEL PLAN ESPECIAL DEL SECTOR LOGÍSTICS. CASTELLÓ DE LA PLANA.

ANEXO 2.- BORRADOR DEL PLAN ESPECIAL DEL SECTOR LOGÍSTICS. CASTELLÓ DE LA PLANA. AVANCE DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA.

ANEXO 3.- BORRADOR DEL PLAN ESPECIAL DEL SECTOR LOGÍSTICS. CASTELLÓ DE LA PLANA. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

ANEXO 4.- SOLICITUDES COMPAÑÍAS SUMINISTRADORAS

A. ANTECEDENTES. MOTIVACIÓN. NORMATIVA DE APLICACIÓN

A.1 Antecedentes

La UTE Logístics ha resultado adjudicataria del contrato de servicios con el **Ayuntamiento de Castellón de la Plana** de “Elaboración y redacción de la documentación y estudios necesarios para el desarrollo urbanístico de la actuación “Logístics” que comprende los sectores SI - Ctra. Grao-Almassora y SI – Plataforma Logística de suelo urbanizable de uso industrial-logístico definidos por el Plan General Estructural del municipio de Castelló de la Plana.”, de 26 de febrero de 2025.

Este ámbito ha resultado parcialmente afectado por la propuesta del Proyecto de Interés Autonómico, PIA “Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón” (PIA-BP) admitido a trámite por el Servicio de Planificación Territorial de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio el 23 de octubre de 2024.

El ámbito de este PIA comporta ciertas modificaciones en el planeamiento vigente, por lo que, según señala el art. 63.2.x) TRLOTUP *“Cuando la ejecución del Proyecto requiera de la adaptación o modificación del planeamiento urbanístico, el promotor presentará un documento de Normas Urbanísticas con documentación gráfica de carácter informativo y normativo suficiente para dotar de ordenación al ámbito propuesto, junto con Documento Inicial Estratégico cuyo objeto será exclusivamente viabilizar su ejecución en el caso de que el Consell declare el Proyecto como de Interés Autonómico.”*, se ha elaborado la documentación necesaria para iniciar la Evaluación Ambiental Estratégica, EAE, (simplificada) de la Modificación del PGE de Castellón de la Plana relacionada con el Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón (PIA), la cual se ha sometido a consultas a las administraciones públicas afectadas.

Dada la semejanza entre los sectores SI - Ctra. Grao-Almassora y SI – Plataforma Logística en sus condiciones de densidad, tipologías, usos y desarrollo, en las bases de la licitación se propuso plantear un único sector de planeamiento, que va a permitir flexibilizar la ubicación de las cesiones dotacionales y el reparto de los aprovechamientos. Así el sector que va a desarrollarse urbanísticamente en este documento se denominará **Sector LogístiCS**, siendo este Documento Inicial Estratégico (DIE) redactado para iniciar el desarrollo de este Sector.

Se ha de señalar que el Sector LogístiCS que se pretende desarrollar por parte del Ayuntamiento de Castellón va a tener la peculiaridad de tener que integrar en su ordenación dos proyectos que han iniciado su tramitación ante la Generalitat Valenciana como Proyectos de Interés Autonómico. Éstos son:

- a) El PIA “Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón” admitido a trámite por el Servicio de Planificación Territorial de la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio el 23 de octubre de 2024, por el que la empresa BP ENERGÍA ESPAÑA, S.A.U. (PIA-BP) pretende acometer en sus instalaciones de la Refinería de Castellón, en el Polígono Industrial El Serrallo y en su entorno inmediato del Sector de Suelo Urbanizable Industrial incluido en el Plan General Estructural de Castellón, dentro del Sector SI-PLATAFORMA LOGÍSTICA que ahora se integra en el Sector LogístiCS; y

- b) El PIA promovido por la empresa IGNIS (PIA-IGNIS), también en terrenos del Sector de Suelo Urbanizable Industrial SI-PLATAFORMA LOGÍSTICA que ahora se integra en el Sector LogistiCS.

Ambos proyectos, que coinciden en la producción de hidrógeno verde o amoniaco, han considerado este espacio como particularmente idóneo dada la existencia de la Estación Intermodal que está realizando ADIF, la conexión directa con el Puerto de Castellón, donde ambos proyectos prevén localizar parte de sus instalaciones (depósitos e instalaciones de carga y descarga en la Dársena Sur del Puerto de Castellón) y que van a posicionar a Castellón, coherentemente con lo que establece la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, como líder de las políticas de reducción de emisiones de CO₂, favoreciendo la puesta en valor de las nuevas potencialidades energéticas del territorio.

Estos proyectos se consideran en un plano estratégico y contribuirán a combatir los efectos del cambio climático al situarse en un gran ecosistema de transición como es el Mediterráneo. Y desde el punto de vista urbanístico, plantean el reto de la integración de sus previsiones en un marco común más amplio, que es el que va a suponer la ordenación del Sector LogistiCS.

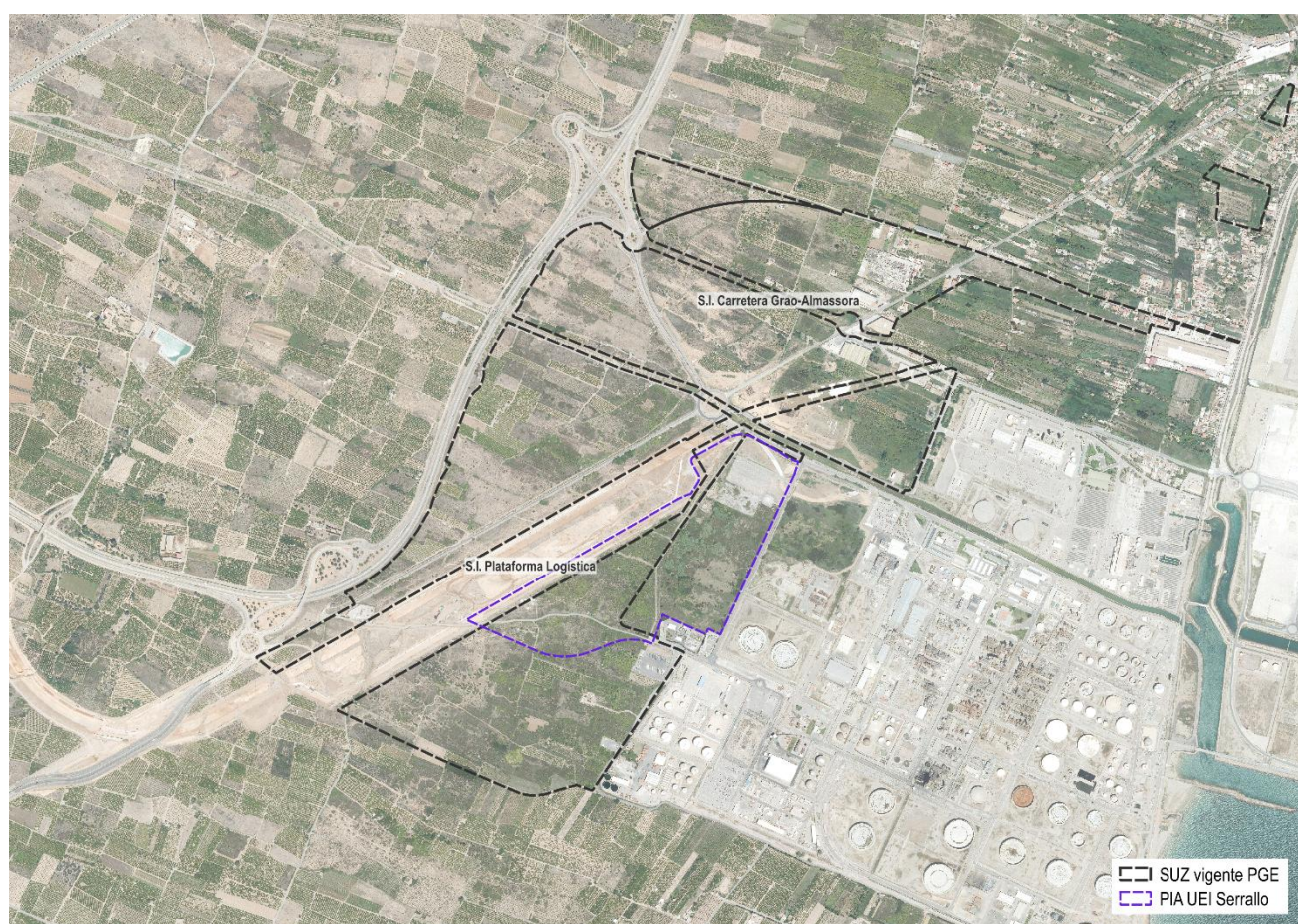


Figura 1. Ámbito de la actuación

A.2 Planeamiento vigente

El planeamiento general vigente de Castelló de la Plana comprende el Plan General Estructural de Castelló (PGE), aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castellón en sesión de 17 de diciembre de 2021, siendo publicado en el BOP nº 153 de 23 de diciembre de 2021, y el Plan de Ordenación Pormenorizada (POP), aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Castellón de la Plana en sesión extraordinaria de 11 de noviembre de 2022, siendo publicado en el BOP en fecha de 17 de noviembre de 2022, junto con todas las modificaciones y planes de desarrollo que se han aprobado de forma definitiva desde entonces.

Dado que, el Proyecto de Interés Autonómico del Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón, ha sido admitido a trámite e iniciada la EAE de la pertinente Modificación Puntual del PGE de Castellón, se adopta su contenido, sin perjuicio de que deban adaptarse en el momento de su aprobación definitiva. Esta Modificación del PGE de Castellón de la Plana relacionada con el Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón, establece una nueva ficha de planeamiento y gestión para el sector del PGE SI-Plataforma Logística, dado que parte de su ámbito original ha sido incluido en el PIA-BP, en concreto unos 112.701 m² de superficie.

De esta manera el ámbito del contrato quedaría redefinido en un sector de planeamiento resultado de la modificación del ámbito del Sector SI-Plataforma Logística por la Modificación Puntual y por el Sector SI-Ctra. Grao-Almassora del PGE de Castellón de la Plana:

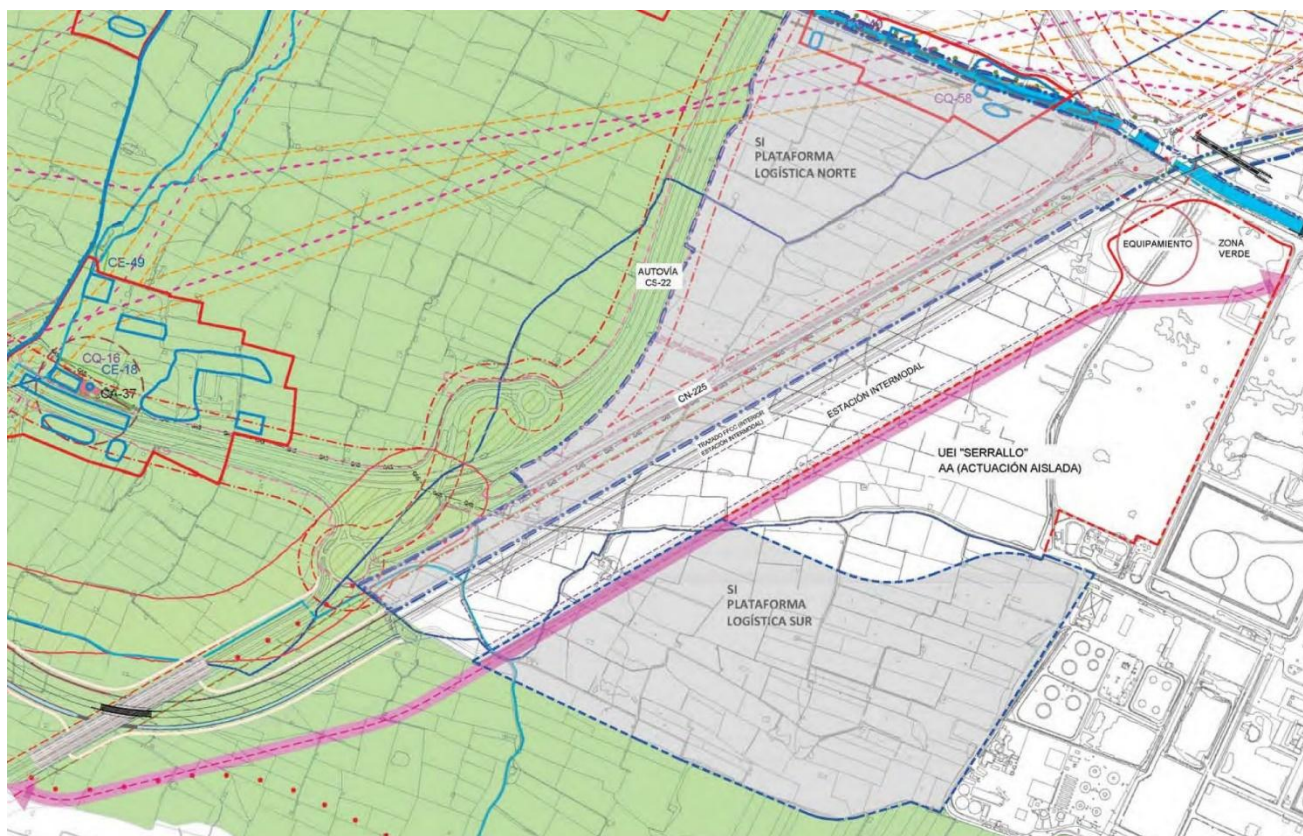


Figura 2. Extracto de la ficha de planeamiento y gestión del sector SI-Plataforma Logística de la MP del PGE de Castellón de la Plana relacionada con el Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón.

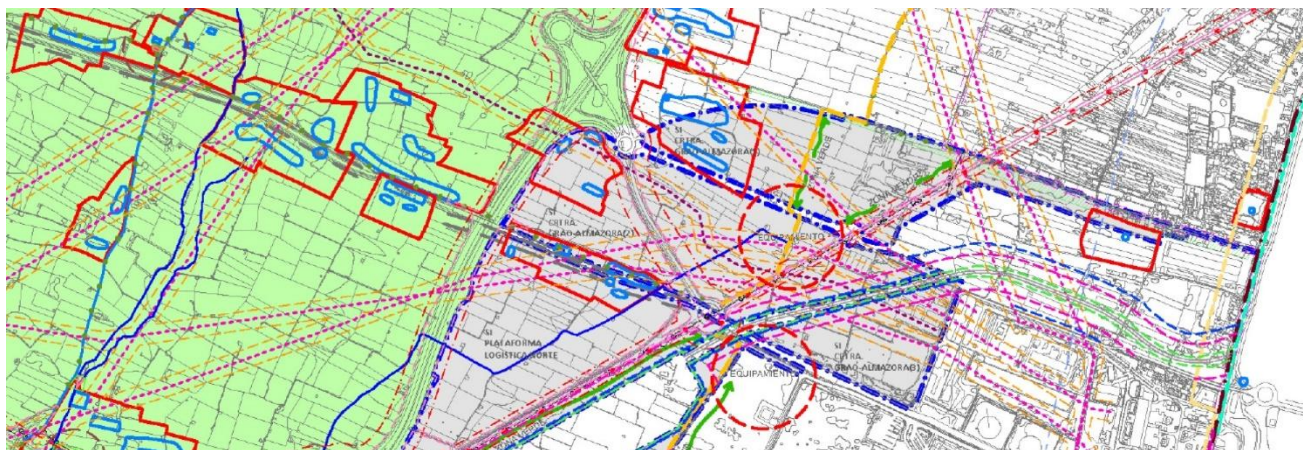


Figura 3. Extracto de la ficha de planeamiento y gestión del sector SI-Ctra. Grao-Almassora del PGE de Castellón de la Plana.

A.3 Justificación de la figura de Plan Especial

En el presente documento se propone la elaboración y tramitación de un Plan Especial como instrumento idóneo para llevar a cabo la ordenación del Sector LogistiCS.

Ello supone una variación respecto del planteamiento inicial del Ayuntamiento de Castellón, que se entiende justificado por los siguientes motivos:

- a) El análisis del territorio que se ha realizado y las directrices de ordenación establecidas en las Fichas de Planeamiento y Gestión del Plan General Estructural de Castellón, lleva a proponer una serie de modificaciones y cambios en la ordenación estructural que tendrían un difícil encaje en la figura del Plan Parcial.
- b) Señala el art. 67.2 TRLOTUP que:

*“Los planes parciales, los planes especiales previstos en el planeamiento general y los planes de reforma interior, con carácter general, **no podrán modificar determinaciones del plan general estructural**. De forma excepcional y debidamente justificada, se podrán establecer modificaciones puntuales que tengan por objeto ajustar estas determinaciones al análisis más detallado del territorio propio de su escala, sujetándose a las siguientes condiciones:*

a) Si el órgano ambiental entiende que la modificación tiene o puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio y emite el documento de alcance, se seguirá el procedimiento ordinario previsto en el capítulo II de este título.

b) Si el órgano ambiental entiende que la modificación no tiene o puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio y emite el informe ambiental y territorial estratégico, se seguirá el procedimiento simplificado previsto en el capítulo III de este título. Deberán cumplirse las condiciones vinculantes que, en su caso, hayan impuesto el informe ambiental y territorial.”

- c) Por lo tanto, existiendo esa limitación legal para la incorporación en el Plan General Estructural de las modificaciones estructurales que se pretenden, es necesario acudir a otro instrumento de planeamiento.

- d) El único instrumento adecuado para ello conforme a lo dispuesto en el art. 43 del TRLOTUP según el cual:

*“Los planes especiales complementan a los demás planes **y, en su caso, los modifican.** Pueden formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación, la ordenación de proyectos de obras, servicios o actividades que sean de interés general, actuaciones de rehabilitación, regeneración o renovación sobre el medio urbano a que se refiere este texto refundido y la legislación del Estado en esta materia, o en los supuestos regulados en la legislación sectorial que resulte de aplicación.”*

- e) El Plan Especial puede, en consecuencia, modificar en los aspectos que se pretenden, al Plan General Estructural, en concreto es un instrumento adecuado para establecer una ordenación urbanística de actuaciones que se han incluido en otros instrumentos de ordenación (el Plan General Estructural) pero de una forma que el estudio más detallado y en profundidad del territorio a ordenar aconseja a modificar en alguno de sus aspectos.
- f) Por esta razón se ha optado por esta figura de planeamiento que permite incorporar todas las modificaciones de carácter estructural que se pretenden y que, sin perjuicio de que se irán indicando más adelante y se recogen en el Borrador de Plan Especial, se enuncian ahora a efectos meramente ilustrativos:
- a. **La definición del uso Logístico como uso dominante del Sector** (art. 21.1.d TRLOTUP), sin perjuicio de su compatibilidad con el uso industrial o productivo, estableciendo además esas reglas de compatibilidad.
 - b. **La redelimitación del Sector** (art. 21.1.h TRLOTUP) que pasa a considerarse un único sector en lugar de los dos previstos en el Plan General Estructural con una superficie de 1.696.788 m², lindante internamente con la Estación Intermodal de Adif en Castellón y además con los siguientes límites:
 - i. Norte, carretera CS-22, red primaria viaria y suelo no urbanizable (común y protegido).
 - ii. Sur, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, red primaria viaria, suelo urbano y suelo no urbanizable (protegido).
 - iii. Este, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, equipamientos de la red primaria de dotaciones, suelo no urbanizable (protegido) y el Puerto de Castellón.
 - iv. Oeste, carretera CS-22, Barranco de Fraga y red primaria viaria.



Figura 4 Situación física actual del ámbito

Además, se excluye de la superficie a ordenar la que se incluye en el PIA-BP, en tanto que es el único que a fecha de redacción de este documento se ha admitido a trámite y se encuentra en un avanzado estado de tramitación. En el caso de que el PIA-IGNIS sea admitido a trámite, durante la tramitación de este instrumento se adoptaran las modificaciones y cambios que resulten necesarios.

En este sentido se ha considerado también que la figura de Plan Especial permitirá tomar determinaciones de coordinación con los Proyectos PIA que se han mencionado (tanto el Proyecto PIA-BP como el Proyecto PIA-IGNIS) definiendo en su contenido las infraestructuras compartidas y estableciendo reglas de colaboración y coordinación de estos proyectos con la ordenación más general y de mayor calado urbanístico que supone la ordenación del Sector LogistiCS.

c. La modificación de la red primaria de dotaciones (art. 21.1.c TRLOTUP) puesto que:

- i. **Se plantea una nueva localización de la EDAR y se integra ésta en el Sector.** En el PGE de Castellón la EDAR se localiza en un ámbito exento de afecciones y con una cota elevada que hace necesario el bombeo. Además, forma parte de la red primaria adscrita al sector por lo que es innecesaria su urbanización. Ante la gran cantidad de superficie con afecciones de carácter sectorial presentes en el sector, que imposibilita la materialización de la edificabilidad, se hace conveniente reservar las zonas exentas para incluir parcelas privadas y situar la depuradora, compatible con las afecciones, además, en una localización más baja. Así la parcela de la depuradora forma parte del sector, aunque sigue sin estar en su superficie computable. La diferencia con la

situación que establece el PGE es que ahora la parcela estará urbanizada, puesto que ocupa una situación interna al mismo.

- ii. **Se modifica la Red Primaria Viaria de dotaciones**, puesto que, la presencia del PIA-BP ha establecido un vial rodado en una posición relativamente distinta al vial de red primaria que establece el PGE de Castellón de conexión entre la CS-22 y la zona central del ámbito de actuación. En la ordenación del Sector LogístiCS se continua este vial que será el que cumpla con los objetivos de esta red primaria viaria.

Las necesidades de conexión del sector con las principales redes de comunicaciones viarias y de interconexión entre las bolsas de suelo que lo conforman, exigen la previsión de las siguientes dotaciones:

- Se propone un doble sistema de conexión entre la CS-22 y el acceso viario a la dársena sur del puerto de Castellón de la Plana: un acceso prioritario al que se accedería desde la salida 7 de la CS-22 y un acceso alternativo desde la salida 5 de la CS-22. De la primera, se reserva el suelo necesario para su ejecución. De la segunda, prácticamente toda queda interna al sector o al PIA-BP, por lo que se ejecutará, excepto la conexión con la red prioritaria y la conexión con el enlace de la salida 5 de la CS-22. No obstante, sí se prevé realizar la conexión con la CV-183, que a su vez conecta con la CS-22 y con la N-225, lo que asegura la conectividad entre el norte y el sur de LogístiCS (junto con el tablero previsto por la infraestructura ferroviaria junto al barranco de Fraga), y que contará con una rotonda sobre la CV-183 y una plataforma viaria hasta la rotonda de acceso del PCV-03.
 - Con la finalidad de asegurar la conexión alternativa con la dársena sur del puerto, la movilidad interna del sector y la conexión con la zona residencial de playa de Almassora, se prevé la construcción de dos rotondas en el límite sur y suroeste del sector LogístiCS que ocupan parcialmente suelo no urbanizable.
 - En el límite sur del sector, y como continuación de las previsiones del planeamiento de Almassora, se propone una zona verde que acompañe a la vía litoral junto al camí de la Donació.
 - Previendo la continuidad de la movilidad no motorizada del sector LogístiCS, se proponen dos pasos elevados para movilidad no motorizada entre el norte y el sur: uno ocupa suelo no urbanizable, y une la zona verde SVJ-04 con la rotonda de acceso junto al PCV-04, y formará parte de la vía litoral; el segundo unirá el SVJ-03 con el PCV-02, y formará parte de la red interna del Sector.
 - Se prevé el espacio para una conexión entre la nueva plataforma viaria de acceso a la dársena sur (acceso prioritario) y el vial interno PCV-02.
- iii. Con respecto a la red primaria adscrita al sector, se contempla todo el bloque E que establece el PGE de Castellón de la Plana, con excepción de la EDAR que se constituirá como parcela integrada en el sector, puesto que, como se ha descrito, este bloque comprende los dos sectores que, ahora, componen el Sector LogístiCS. El bloque E está

compuesto por el equipamiento múltiple Serrallo sur, el equipamiento múltiple Serrallo norte, la ampliación del Parque Molí la Font y la Estación Depuradora.

A.4 Inicio de la tramitación

El plan especial, instrumento de ordenación que constituye el inicio del desarrollo urbanístico del ámbito, está sometido a evaluación ambiental estratégica, EAE, según establece el art. 46 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación Territorial, Urbanismo y Paisaje, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, TRLOTUP.

En base a los criterios establecidos en el Anexo VIII del TRLOTUP, se prevé que la tramitación de la EAE será de carácter **simplificado**, aunque será el órgano ambiental el que determine tal circunstancia. En todo caso, tal y como se establece en el art. 52 del TRLOTUP, se incluye en el Documento Inicial Estratégico:

- a) La motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.*
- b) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.*
- c) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar, cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente y en el territorio, que se derive de la aplicación del plan, así como para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y su adaptación al mismo.*
- d) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.*

Por tanto, este documento formará parte de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica (art. 52.1 y 52.2 del TRLOTUP) que se presentará ante el órgano sustantivo como primera fase de la tramitación ambiental del plan. En el apartado H. de este documento se justifica detalladamente la motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.

El **órgano sustantivo** del Plan será la conselleria competente en urbanismo, puesto que el Plan Especial va a modificar algunas determinaciones de la ordenación estructural establecidas en el PGE del municipio (además de desarrollar la ordenación pormenorizada) de los sectores que conforman el Sector LogístiCS. De la misma manera, será competente para informar su instrumento de paisaje correspondiente. (art. 44.3.c y d TRLOTUP)

A pesar de que el PGE y el POP de Castellón de la Plana son instrumentos evaluados ambientalmente, este Plan Especial afecta a la ordenación estructural establecida por ellos, por lo que el **órgano ambiental**, en virtud de lo establecido en el art. 49 del TRLOTUP, será el órgano autonómico dependiente de la Conselleria competente en medio ambiente.

El órgano sustantivo, una vez compruebe que la documentación está completa y es correcta, remitirá al órgano ambiental la solicitud que ahora se elabora, para someter la documentación a consultas a las administraciones públicas afectadas, de acuerdo con el art. 50.1.b del TRLOTUP y personas interesadas durante un plazo de 30 días hábiles, de conformidad con lo establecido en el art. 50 del TRLOUP.

A.5 Contenido de la documentación

La documentación a presentar se describe en el art. 52.1 y 2 del TRLOTUP:

1. El procedimiento se iniciará con la presentación por el órgano promotor ante el órgano sustantivo de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica, acompañada de un **borrador del plan** y un **documento inicial estratégico** con el siguiente contenido, expresado de modo sucinto, preliminar y esquemático:

- a) Los objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa.
- b) El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone.
- c) El desarrollo previsible del plan.
- d) Un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado.
- e) Sus efectos previsibles sobre el medio ambiente y sobre los elementos estratégicos del territorio, tomando en consideración el cambio climático.
- f) Su incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su incidencia en otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial.

2. En los supuestos del artículo 46.3 de este texto refundido, cuando el órgano promotor considere que resulta de aplicación el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, además deberá incluirse en la documentación:

- a) La motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.
- b) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- c) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar, cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente y en el territorio, que se derive de la aplicación del plan, así como para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y su adaptación al mismo.
- d) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

B. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA

B.1 Objetivos de la planificación

El objetivo del Plan es desarrollar la ordenación del sector descrito, adaptándose a las actuaciones que se están desarrollando en la zona.

B.2 Problemática sobre la que se actúa.

En el caso concreto del Sector LogístiCS, nos encontramos ante un ámbito clasificado como urbanizable desde el PGE de Castellón de la Plana, en una zona adyacente a, por una parte, un sector industrial urbano, consolidado, donde se acaba de plantear el PIA-BP y, por otra parte, un nodo ferroviario de primer orden próximo al Puerto de Castellón. La multimodalidad es un argumento clave para hacer del transporte de mercancías un sector más eficaz y sostenible, el ferrocarril, en este sentido, es un medio que funciona mejor que la tradicional carretera en medias y largas distancias. Los puertos valencianos, de gran actividad por su situación geográfica, y el llamado Corredor Ferroviario Mediterráneo se constituyen en las infraestructuras principales para hacer que el sistema de transporte sea óptimo. Pero este “tándem” puerto-ferrocarril necesita de una zona logística para poder alcanzar este objetivo.

El Sector LogístiCS se implanta en un territorio, con una serie de circunstancias que se han de advertir para obtener una ordenación funcional y efectiva. Principalmente se corresponden con la simultaneidad de tres actuaciones urbanísticas incluida la que nos ocupa, y, además:

- La presencia de zonas inundables y su interacción en el tiempo con la ejecución de la Estación Intermodal y del Proyecto del Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Castellón en todos sus aspectos, pero especialmente a la hora de integrar las actuaciones y medidas correctoras en materia de inundabilidad que se han previsto en dichos Proyectos.

Se hace necesario elaborar un **estudio de inundabilidad** de detalle que incorpore las medidas contempladas por ADIF en su propio estudio de inundabilidad, pero que evite que la zona Sur del SI Plataforma Logística se inunde, y que se resuelvan los problemas de desbordamiento del barranco de Fraga. El desarrollo del PIA-BP no deberá quedar alterado por esta afección. Según su Documento Inicial Estratégico, la canalización del Barranquet de Almassora eliminará dicho riesgo en su ámbito. Sin embargo, dado que ambos planes se están desarrollando simultáneamente, cabe la posibilidad de que por parte del PIA-BP se requiera realizar algún estudio que pueda aportar otros condicionantes al Sector LogístiCS.

- La presencia de diversas líneas aéreas de alta tensión, en la parte correspondiente al Sector SI-Ctra Grao Almassora, que van a condicionar las actividades que puedan desarrollarse en su ámbito de afección.



Figura 5 Fotografía de 2 de las líneas aéreas de 400Kv ubicadas junto a la central térmica de Iberdrola.

C. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS

Aclarada la problemática que se pretende resolver y definidos los objetivos del Plan Especial, las posibles alternativas que cabe plantearse deben cumplir las siguientes condiciones:

- El ámbito a desarrollar se adaptará al **ámbito del PIA-BP**, en aras de que el desarrollo del Sector LogístiCS se produzca de forma más ágil y certera. Ello comporta la modificación de la ordenación estructural, en tanto en cuanto, se modifica el ámbito del sector y la red primaria viaria establecida en el PGE.
- La ordenación pormenorizada del sector **organizará los diferentes usos** y las limitaciones que le son aplicables en materia de afecciones o riesgos previstos.
- **Eliminar la discontinuidad del sector con la estación intermodal.** La reserva de suelo para la estación no ha utilizado todo el suelo reservado dejando una franja de suelo entre la estación y el sector industrial. Esto genera dos problemas, por un lado, se crea una franja de titularidad privada de escasa dimensión y, por lo tanto, poca capacidad agrícola, suelos que se abandonaran y, en segundo lugar, se reduce el suelo disponible para la actividad industrial. Ajustar la delimitación del sector en la parte limítrofe con la línea de expropiación de la estación intermodal permitirá ampliar el sector en una franja de 30 m a lo largo de toda la estación intermodal. La delimitación del ámbito del PIA-BP (UEI Serrallo) también ha llevado su linde noreste a la línea de expropiación de ADIF.
- Optimizar **accesos y movilidad del ámbito**, a partir de la solución del “Proyecto de constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al Puerto de Castelló. Tramo II”, de la Propuesta de red viaria de la Modificación Puntual del PIA-BP y del acceso al sur del Puerto de Castellón de la CS-22 previsto en el PGE de Castellón y que se trata como una infraestructura externa al Sector LogístiCS.
- Tal y como ya se ha señalado, las modificaciones de carácter estructural que se pretenden son:
 - **La definición del uso Logístico como uso dominante del Sector** (art. 21.1.d TRLOTUP), sin perjuicio de su compatibilidad con el uso industrial o productivo, estableciendo además esas reglas de compatibilidad.
 - **La redelimitación del Sector** (art. 21.1.h TRLOTUP) que pasa a considerarse un único sector en lugar de los dos previstos en el Plan General Estructural con una superficie de 1.696.788 m², lindante internamente con la Estación Intermodal de Adif en Castellón y además con los siguientes límites:
 - Norte, carretera CS-22, red primaria viaria y suelo no urbanizable (común y protegido)
 - Sur, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, red primaria viaria, suelo urbano y suelo no urbanizable (protegido)
 - Este, polígono industrial El Serrallo, Barranco de Fraga, equipamientos de la red primaria de dotaciones, suelo no urbanizable (protegido) y el Puerto de Castellón.
 - Oeste, carretera CS-22, Barranco de Fraga y red primaria viaria.
 - Además se excluye de la superficie a ordenar la que se incluye en el PIA-BP, en tanto que es el único que a fecha de redacción de este documento se ha admitido a trámite y se encuentra en un avanzado estado de tramitación. En el caso del que el PIA-IGNIS sea admitido a trámite,

durante la tramitación de este instrumento se adoptaran las modificaciones y cambios que resulten necesarios.

- **La modificación de la red primaria de dotaciones (art. 21.1.c TRLOTUP)** puesto que,
 - **Se plantea una nueva localización de la EDAR y se integra ésta en el Sector.** En el PGE de Castellón la EDAR se localiza en un ámbito exento de afecciones y con una cota elevada que hace necesario el bombeo. Además, forma parte de la red primaria adscrita al sector por lo que es innecesaria su urbanización. Ante la gran cantidad de superficie con afecciones de carácter sectorial presentes en el sector, que imposibilita la materialización de la edificabilidad, se hace conveniente reservar las zonas exentas para incluir parcelas privadas y situar la depuradora, compatible con las afecciones, además, en una localización más baja. Así la parcela de la depuradora forma parte del sector aunque sigue sin estar en su superficie computable. La diferencia con la situación que establece el PGE es que ahora la parcela estará urbanizada, puesto que ocupa una situación interna al mismo.
 - **Se modifica la Red Primaria Viaria de dotaciones,** puesto que, la presencia del PIA-BP ha establecido un vial rodado en una posición relativamente distinta al vial de red primaria que establece el PGE de Castellón de conexión entre la CS-22 y la zona central del ámbito de actuación. En la ordenación del Sector LogístiCS se continua este vial que será el que cumpla con los objetivos de esta red primaria viaria.

Las necesidades de conexión del sector con las principales redes de comunicaciones viarias y de interconexión entre las bolsas de suelo que lo conforman, exigen la previsión de las siguientes dotaciones:

- Se propone un doble sistema de conexión entre la CS-22 y el acceso viario a la dársena sur del puerto de Castellón de la Plana: un acceso prioritario al que se accedería desde la salida 7 de la CS-22 y un acceso alternativo desde la salida 5 de la CS-22. De la primera, se reserva el suelo necesario para su ejecución. De la segunda, prácticamente toda queda interna al sector o al PIA-BP, por lo que se ejecutará, excepto la conexión con la red prioritaria y la conexión con el enlace de la salida 5 de la CS-22. No obstante, sí se prevé realizar la conexión con la CV-183, que a su vez conecta con la CS-22 y con la N-225, lo que asegura la conectividad entre el norte y el sur de LogístiCS (junto con el tablero previsto por la infraestructura ferroviaria junto al barranco de Fraga), y que contará con una rotonda sobre la CV-183 y una plataforma viaria hasta la rotonda de acceso del PCV-03.
- Con la finalidad de asegurar la conexión alternativa con la dársena sur del puerto, la movilidad interna del sector y la conexión con la zona residencial de playa de Almassora, se prevé la construcción de dos rotondas en el límite sur y suroeste del sector LogístiCS que ocupan parcialmente suelo no urbanizable.
- En el límite sur del sector, y como continuación de las previsiones del planeamiento de Almassora, se propone una zona verde que acompañe a la vía litoral junto al camí de la Donació.
- Previendo la continuidad de la movilidad no motorizada del sector LogístiCS, se proponen dos pasos elevados para movilidad no motorizada entre el norte y el sur:

uno ocupa suelo no urbanizable, y une la zona verde SVJ-04 con la rotonda de acceso junto al PCV-04, y formará parte de la vía litoral; el segundo unirá el SVJ-03 con el PCV-02, y formará parte de la red interna del Sector.

- Se prevé el espacio para una conexión entre la nueva plataforma viaria de acceso a la dársena sur (acceso prioritario) y el vial interno PCV-02.
- Con respecto a la red primaria adscrita al sector, se contempla todo el bloque E que establece el PGE de Castellón de la Plana, con excepción de la EDAR que se constituirá como parcela integrada en el sector, puesto que, como se ha descrito, este bloque comprende los dos sectores que, ahora, componen el Sector LogístiCS. El bloque E está compuesto por el equipamiento múltiple Serrallo sur, el equipamiento múltiple Serrallo norte, la ampliación del Parque Molí la Font y la Estación Depuradora.

D. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

El Plan Especial propuesto va a desarrollar la ordenación del ámbito definido por:

- El PGE y el POP de Castellón de la Plana, en los sectores SI-Plataforma Logística y SI-Ctra Grao-Almassora, del que se elimina la parte de:
- El Proyecto de Interés Autonómico del Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón, que ha sido admitido a trámite e iniciada la EAE de la pertinente Modificación Puntual del PGE de Castellón que va a reducir el ámbito del Sector SI-Plataforma Logística.

Este desarrollo obedece a la demanda de suelo logístico existente en la zona y en la necesidad de la existencia de una zona logística junto al Puerto de Castellón y al Nodo del Corredor Ferroviario Mediterráneo, cuya construcción de su primera fase se ha licitado y adjudicado en febrero de este mismo año.

Por tanto, el desarrollo previsible del Plan Especial se simultanea con las diferentes actuaciones previstas en la zona inmediata. De hecho, se ha adoptado el ámbito definido en el PIA-BP en el ámbito del presente Plan Especial.

Se ha estimado que la evaluación ambiental estratégica del Plan Especial será simplificada, por lo que su desarrollo obedecerá al siguiente esquema:

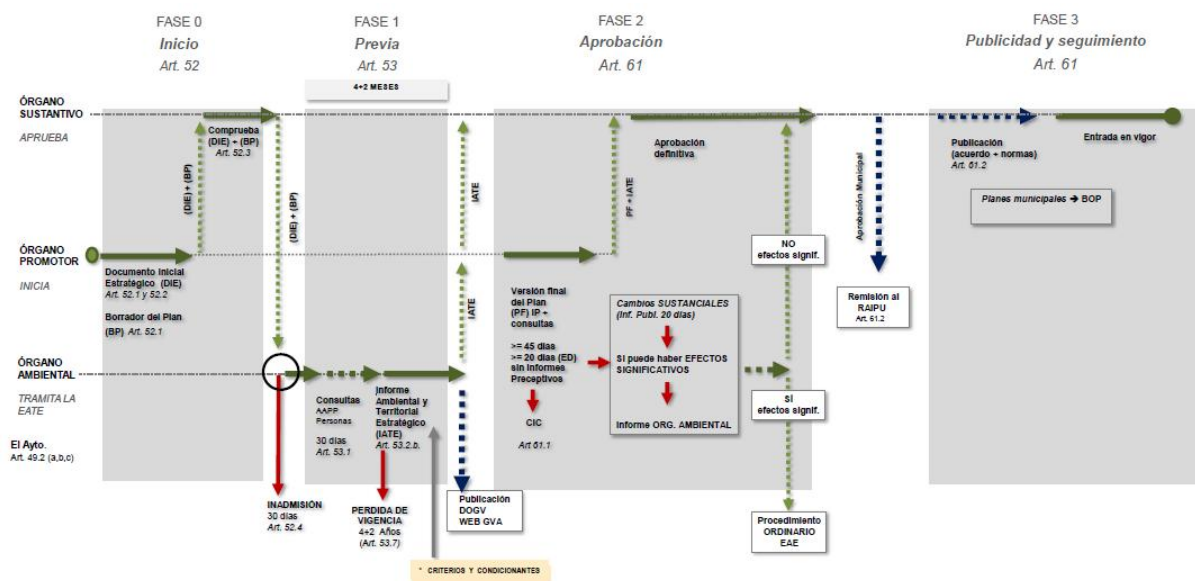


Figura 7 Procedimiento simplificado de elaboración y aprobación de planes por el procedimiento simplificado de EAE (GVA)

El órgano sustantivo, una vez compruebe que la documentación del DIE y del borrador del Plan está completa y es correcta, remitirá al órgano ambiental la solicitud que ahora se elabora, para someter la documentación a consultas a las administraciones públicas afectadas, de acuerdo con el art. 50.1.b del TRLOTUP y personas interesadas durante un plazo de 30 días hábiles. El órgano ambiental emitirá un Informe Ambiental y Territorial Estratégico una vez recibidos los pronunciamientos.

Obtenidos los resultados de la consulta a los organismos involucrados y a las personas afectadas, y emitido el Documento de Alcance, se elaborará la Versión Final del Plan. Éste se someterá de nuevo a información pública, junto con los estudios complementarios, durante al menos 45 días (art.61.1 TRLOTUP) con las medidas mínimas de publicidad establecidas por el art. 55.2, esto es, consultas a administraciones públicas afectadas, personas interesadas, publicación en el DOCV y en prensa, posibilitar la consulta telemática, nuevas consultas a los gestores de las infraestructuras y entidades suministradoras de los servicios públicos urbanos afectados.

Obtenidos los resultados de la participación pública se elaborará la Versión Definitiva del Plan, en la que se introducirán todas las modificaciones derivadas del proceso de participación pública. Esta propuesta final será la que se someta a la aprobación por el Pleno del Ayuntamiento, en el caso de no modificar la ordenación estructural, ésta será definitiva. El acuerdo de aprobación y las Normas Urbanísticas se publicarán para su entrada en vigor en el BOP de Castellón (previa remisión a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad) para su inscripción en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico).

Tratándose esta actuación de una iniciativa del Ayuntamiento de Castellón, la Gestión de la misma se plantea como GESTIÓN DIRECTA. Es decir, una vez aprobado el Planeamiento urbanístico será el Ayuntamiento de Castellón el que se encargará de promover el Programa de Actuación Integrada (PAI) –*vide* artículos 119, 123 y 164 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLOTUP), aunque existen referencias diseminadas en otros preceptos—. A continuación, se resumen sus características principales, apoyadas en la Guía oficial de la Generalitat Valencia, asumiendo la promoción y ejecución de la urbanización.

La Gestión Directa es prioritaria según el artículo 119 del TRLOTUP, y en principio se considera que es beneficiosa para los propietarios del Sector por cuanto que supondrá para ellos:

- **Menor coste, por usencia de ánimo de lucro** de la propia Administración.
- **Mayor control administrativo**, aumentando la transparencia y la interlocución con los propietarios afectados. El ayuntamiento actúa como urbanizador y debe seleccionar a los contratistas y proveedores mediante procedimientos de licitación pública, siguiendo la Ley de Contratos del Sector Público. Esto asegura la concurrencia, la igualdad de oportunidades y el control del proceso, alejando la adjudicación discrecional y permitiendo la fiscalización por parte de órganos de control internos y externos.

En definitiva, la gestión directa va a suponer un papel activo y central del Ayuntamiento en el proceso urbanístico que se tiene que desarrollar, sin perjuicio de que los propietarios al margen de contribuir económicamente al pago de las cargas de urbanización, puedan agruparse para colaborar con el Ayuntamiento en la gestión.

En este estadio procedimental no es posible establecer con todo detalle los pormenores de cómo se desarrollarán la gestión de la actuación, pero si apuntar sus reglas básicas:

1. La gestión directa va a suponer para el Ayuntamiento la necesidad de justificar **la sostenibilidad y estabilidad presupuestaria de la actuación**.

En razón a ello, se propondrá en su momento que el Ayuntamiento haga uso de la posibilidad que le ofrece el art. 149.4 TRLOTUP siendo él quien decida en la aprobación del programa de actuación si las personas propietarias y titulares de derechos afectados por la actuación urbanizadora abonan los gastos de urbanización en metálico o en terrenos.

2. Por otro lado, y en aras a la sostenibilidad y estabilidad presupuestaria municipal se propondrá también que respecto de aquellos propietarios que declinen participar en el Programa se aplique lo previsto en el art. 92 TRLOTUP de tal forma que:
 - (i) En el proyecto de reparcelación se identifiquen las parcelas resultantes pertenecientes inicialmente a los propietarios y propietarias que se hayan abstenido de participar.
 - (ii) Estas parcelas se adjudicarán provisionalmente a la administración, fijándose la indemnización que corresponda percibir a percibir a las y los propietarios por el valor del suelo según la situación básica del suelo de acuerdo con la legislación de suelo del Estado.
 - (iii) En el trámite de información al público de la reparcelación estas parcelas se subasten siendo el precio de partida el importe de la indemnización, y la adjudicación se efectuará a quien en ese trámite ofrezca el mayor precio.
 - (iv) Y así quien resulte seleccionado, efectuado el pago, figurará en la reparcelación como persona adjudicataria de las parcelas, y serán a su cargo los costes de urbanización que correspondan.

De esta forma se minimizará el riesgo de que el ayuntamiento, como adjudicatario de las parcelas de los propietarios no adheridos al programa, tenga que asumir las obligaciones, cargas y derechos que correspondan por dicha titularidad.

3. Todo ello, lógicamente, sin perjuicio de la valoración que corresponde al Ayuntamiento de sus disponibilidades presupuestarias, tal como exige el artículo 85 de la Ley reguladora de Bases del Régimen Local.
4. El TRLOTUP (art. 158.3 TRLOTUP) exige además, para dar viabilidad al programa, acreditar la existencia de una reserva presupuestaria mínima equivalente al 5% de las cargas de urbanización previstas, lo que garantiza que el Ayuntamiento dispone de una base financiera antes de iniciar la actuación.

E. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

E.1 Usos del suelo

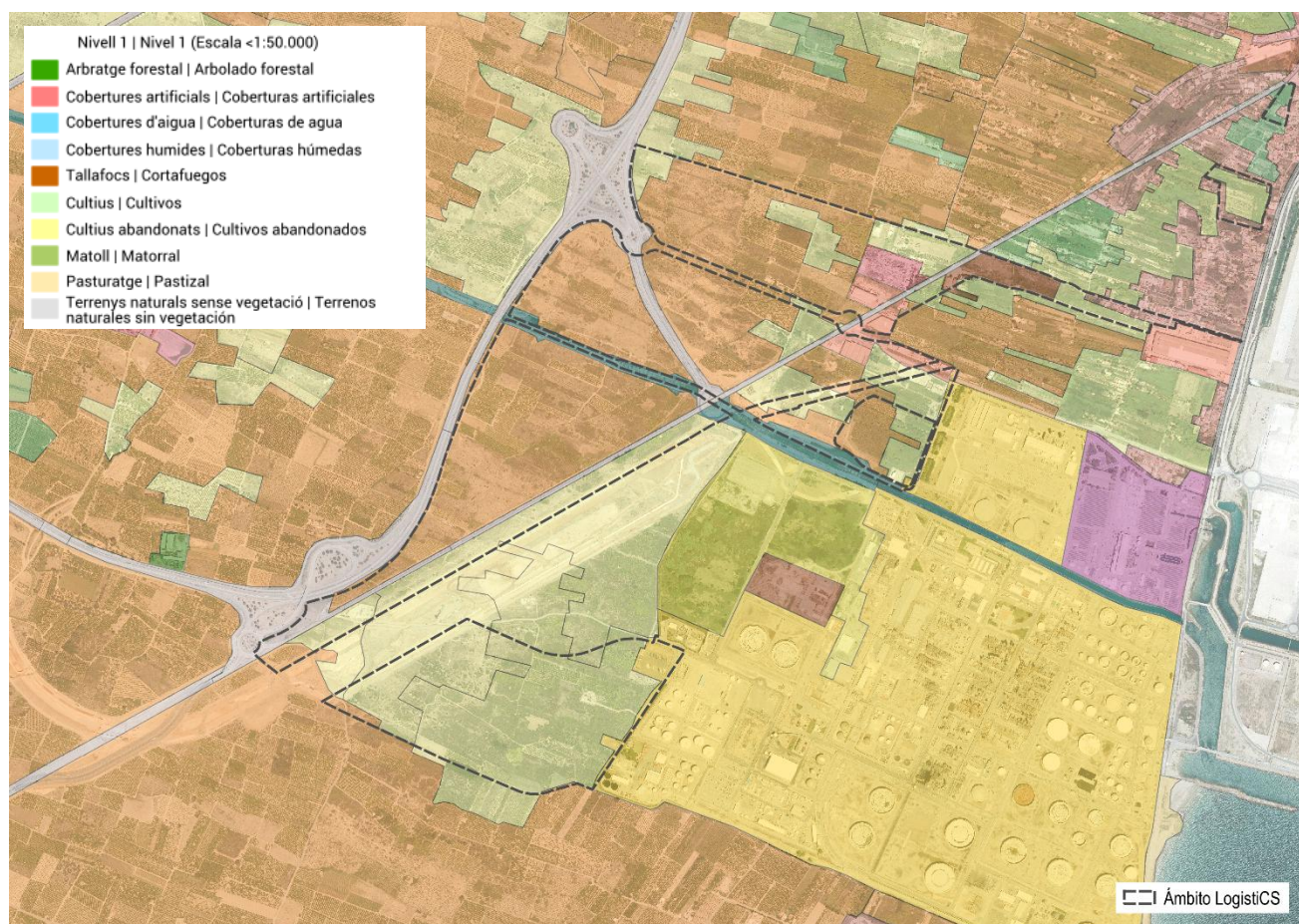


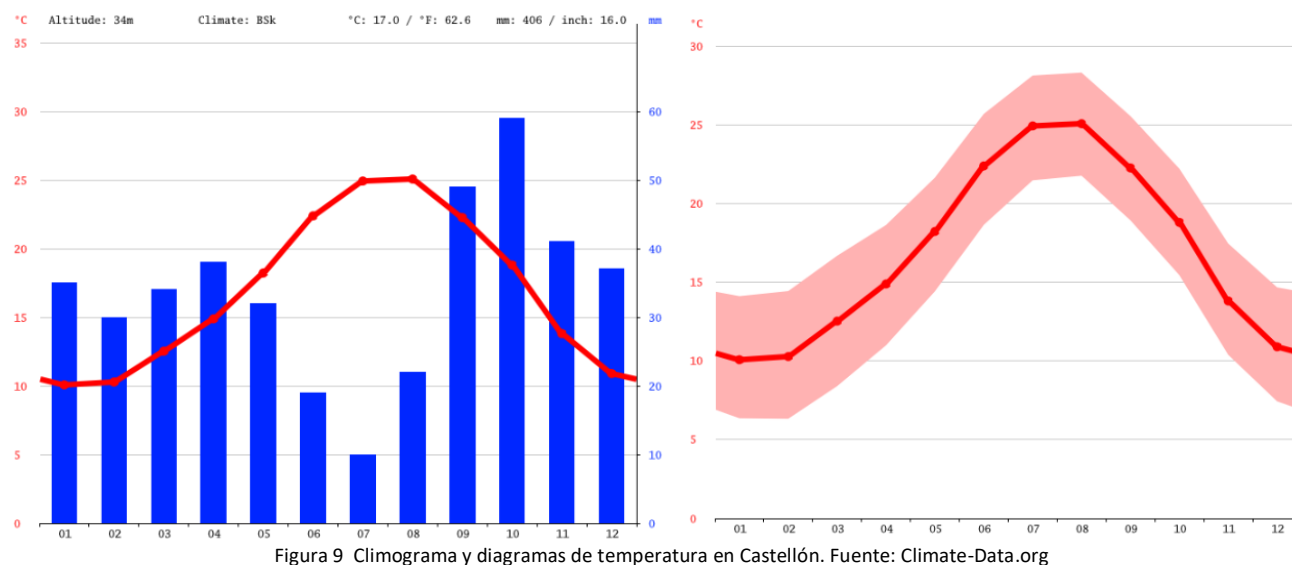
Figura 8 Usos del suelo según SIOSE 2015.

Teniendo en cuenta el Sistema de Información de Ocupación del Suelo (SIOSE 2015), gran parte del ámbito de estudio se asienta sobre suelo catalogado como pastizal (cultivos abandonados), así como alguna zona de cultivos de frutales cítricos y usos industriales aislados.

E.2 El medio físico

E.2.1 C
I
i
m
a

El clima de Castellón se reconoce como estepario regional y se identifica según la clasificación de Köppen-Geiger como BSk. La temperatura media se sitúa entrono a los 17°C mientras que la precipitación anual ronda los 406 mm. A continuación, se muestra un climograma y un diagrama de temperatura del municipio.



Respecto a las precipitaciones, se observa que el mes con menos lluvia se corresponde con el mes de julio, donde apenas se registran 10 mm, lo cual indica que el periodo seco en el municipio se corresponde con los meses de verano. La época con mayor volumen de precipitaciones se registra en otoño, siendo el mes de octubre en el que mayor volumen se registra, con una media de 59 mm.

Respecto a las temperaturas, los valores más altos se registran en el mes de agosto, con una temperatura promedio de aproximadamente 25°C mientras que el mes con temperaturas más bajas suele ser enero, con temperaturas promedio de aproximadamente 10°C.

E.2.2 C

a
l
i
d
a
d
e
l
A
i
r
e

El ámbito de estudio se localiza en el interior de la Zona ES1003: Mijares – Penyagolosa (Área costera) de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de la Comunidad Valenciana. Cabe indicar que uno de los sensores de medición existentes se ubica próximo al ámbito de estudio (Castelló Ermita).

El documento de “Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana. Zona ES1003” del año 2023, concluye que durante el periodo de análisis no se han superado los valores límite u objetivo de los distintos contaminantes establecidos en la normativa vigente relativa a la mejora de la calidad del aire.

Además, este mismo documento indica los resultados obtenidos para los contaminantes que mide el sensor ubicado en Castelló-Ermita, en el que se obtienen las siguientes conclusiones:

- En relación al dióxido de azufre (SO_2), no se produce en ninguna superación del valor límite horario y diario establecido en el Real Decreto vigente. Los valores registrados se encuentran alejados de los límites establecidos, por lo que no existe ningún riesgo de que se superen estos límites en la zona de estudio en la actualidad.
- En cuanto a las concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO_2), se registra un valor medio de 15 ug/m^3 siendo inferior al valor límite anual establecido. Además, no se registran superaciones en el valor límite horario.
- En cuanto a los niveles de ozono (O_3), se establecen dos mediciones. Por un lado, respecto a los niveles establecidos para la protección de la salud, no se registran superaciones del umbral de información mientras que se registra una superación del valor objetivo. Por otro lado, respecto a los niveles de protección de la vegetación los valores se ubican dentro de los valores horarios establecidos.

Teniendo en cuenta los resultados analizados, no se detectan problemas en la calidad ambiental en el ámbito de estudio.

E.2.3 R
u
i
d
o
a
m
b
i
e
n
t
a
l

Respecto al ruido, se muestra el análisis realizado por el estudio acústico asociado al Plan General de Castelló.

Del análisis de resultados se observan niveles sonoros inferiores a los 70 dB(A) en período diurno en la totalidad del sector llamada Sector Carretera Grao-Almazora 1 y niveles inferiores a los 60 dB(A) en horario nocturno, a excepción de una pequeña zona colindante con carretera CS-22 en el oeste del sector, por lo que el sector sería compatible en su gran mayoría con los objetivos de calidad acústica marcados por la legislación, y no habría que implantar medidas preventivas o correctoras contra la contaminación acústica. Del análisis de resultados se observan niveles sonoros inferiores a los 70 dB(A) en período diurno gran parte del sector llamado Sector

Carretera Grao-Almazora 2 a excepción de las zonas colindantes con la carretera N225 y niveles inferiores a los 60 dB(A) en horario nocturno, a excepción de una pequeña zona colindante con carretera N-225, por lo que el sector sería compatible en su gran mayoría con los objetivos de calidad acústica marcados por la legislación, Debido a estas zonas de superación sería conveniente implantar medidas preventivas o correctoras contra la contaminación acústica.

Del análisis de resultados en el sector industrial Plataforma Logística se observan niveles sonoros inferiores a los 70 dB(A) en período diurno y niveles inferiores a los 60 dB(A) en horario nocturno, en la mayoría de la superficie del sector a excepción de una la zona colindante con la carretera N-225 que atraviesa el sector y la carretera CS-22 en su parte oeste, por lo que el sector sería compatible en su gran mayoría con los objetivos de calidad acústica marcados por la legislación. No obstante, habría que implantar medidas preventivas o correctoras contra la contaminación acústica.

La siguiente ilustración muestra el mapa de los niveles sonoros en el ámbito de estudio, donde se representa el indicador LAeq del periodo diurno compuesto entre las 8 y las 22h.

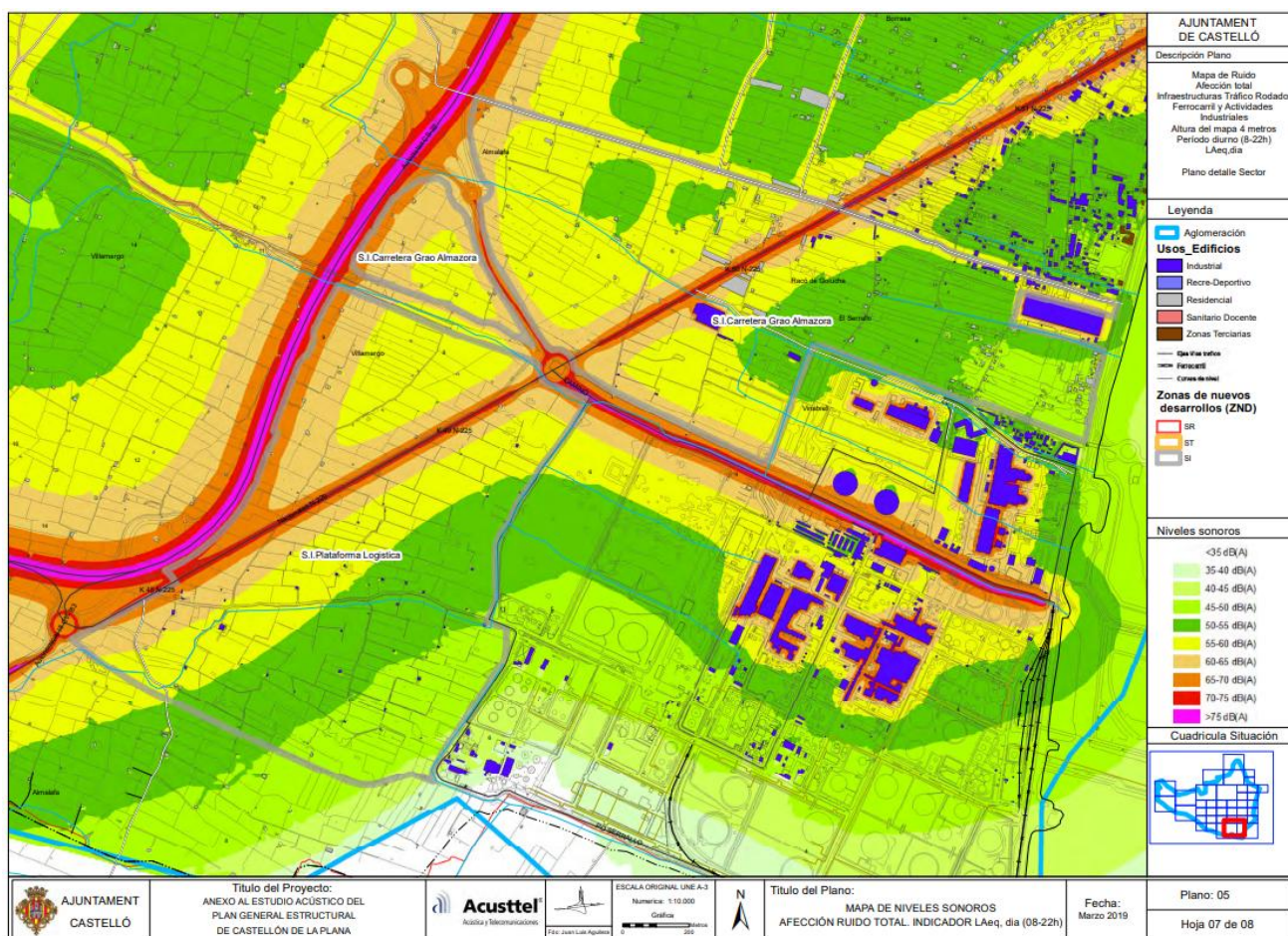


Figura 10 Mapa de niveles sonoros. Afección del ruido. Fuente: Anexo al estudio acústico del Plan general Estructural de Castellón de la Plana

El ámbito de estudio se encuentra sobre dos capas litológicas principalmente, por un lado, encontramos la capa litológica SI / 4; limos, una capa apta para su transformación a zona urbanizada y, por otro lado, encontramos la capa litológica SI/2-5; cantos, gravas y arcillas.

E.2.5 G

A partir de la información existente, se ha podido realizar una aproximación a la cartografía geológica presente en la zona de actuación. Se han podido reconocer 5 unidades geotécnicas, 1 perteneciente al pleistoceno, 3 del holoceno y 1 actual:

Cuaternario

- Unidad RC: Rellenos antrópicos compactados

Holoceno

- Unidad QAL: Depósitos aluviales
- Unidad QA: Depósitos de albufera
- Unidad QMA-A: Depósitos mixtos arroyada- albufera

Plioceno

- Unidad QMA: Depósitos de mantos de arroyada

De las 5 unidades observadas 3 son las que afectarán a las actuaciones a proyectar:

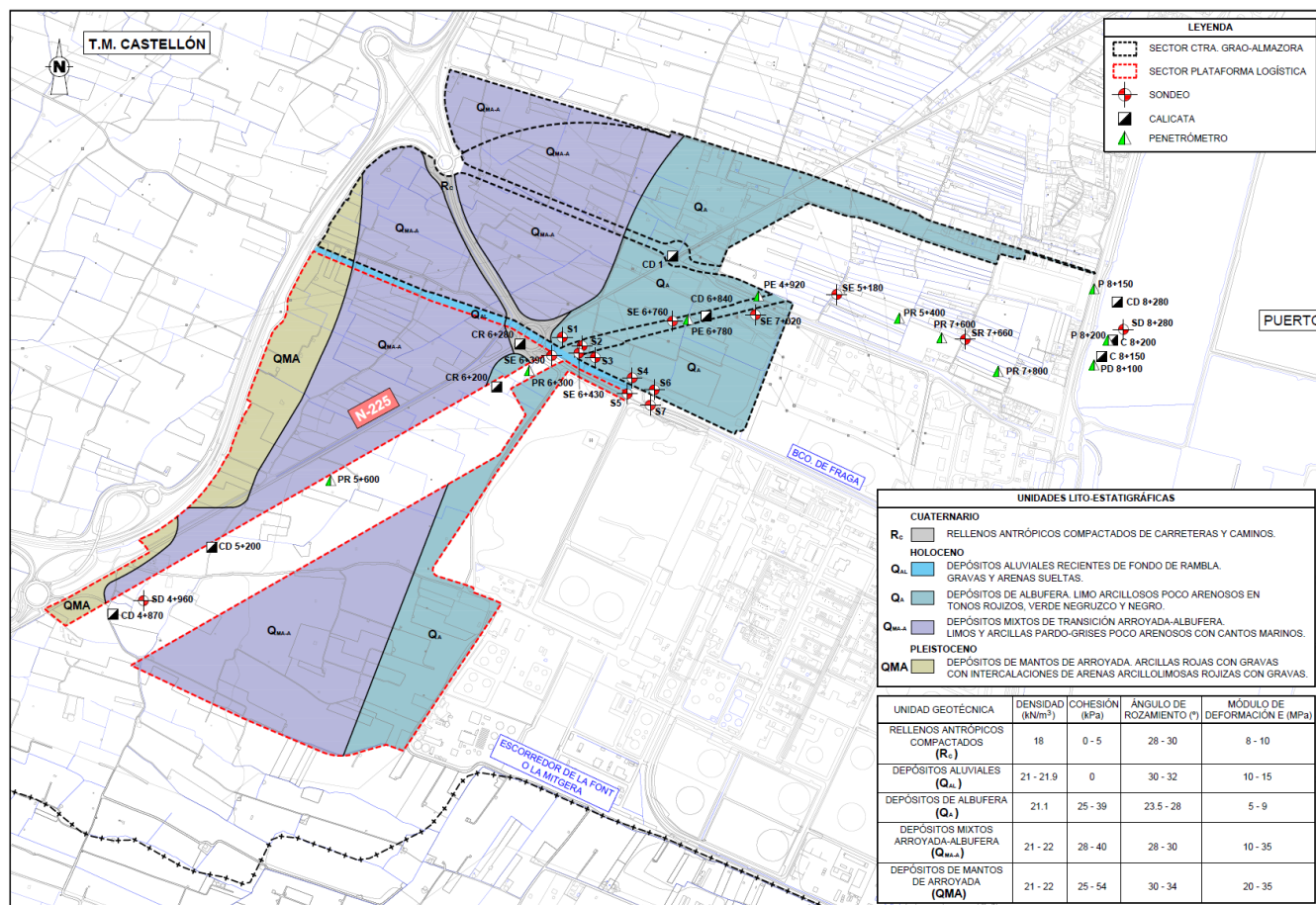


Figura 11. Unidades Lito-Estatigráficas en el ámbito de la actuación

Unidad QA: Depósitos de albufera

Se trata de limos arcillosos de baja plasticidad y baja consistencia con golpes N30SPT = 1-8, indicando una consistencia de blanda a media. Presenta los siguientes parámetros geotécnicos:

- Densidad: 20 kN/m³
- Cohesión: 25-39 kPa
- A. rozamiento: 25-39
- M. deformación: 5-9 Mpa

Se trata de un material tolerable desde el punto de vista de la clasificación de la explanada.

Unidad QMA-A: Depósitos mixtos arroyada- albufera

En este caso se observan limos y arcillas poco arenosos con cantos marinos. Presentan más consistencia que la unidad anterior con golpes N30SPT = 13-23, indicando una consistencia de firme a muy firme. Presenta los siguientes parámetros geotécnicos:

- Densidad: 21-22 kN/m³
- Cohesión: 28-40 kPa
- A. rozamiento: 28-30

- M. deformación:10-35 Mpa

Se trata de un material tolerable desde el punto de vista de la clasificación de la explanada.

Unidad QMA: Depósitos de mantos de arroyada

Están formados por arcillas limo-arcillosas con gravas y gravillas dispersas, de color rojizo/anaranjado, presentan algunas intercalaciones granulares de arenas arcillo-limosas con gravillas dispersas. Presentan una consistencia muy firme con golpes N30SPT = 11 y-rechazo y un valor medio de 25. Presenta los siguientes parámetros geotécnicos:

- Densidad: 21-22 kN/m3
- Cohesión: 25-54 kPa
- A. rozamiento:30-34
- M. deformación:20-35 Mpa

Se trata de un **material de tolerable a adecuado desde el punto de vista de la clasificación de la explanada.**

RECOMENDACIONES:

A título exclusivamente orientativo, para el diseño de los viales, y en función de la unidad afectada, se podía recomendar:

Unidad QA: Depósitos de albufera

Aunque se trata de un material tolerable, la presencia de limos arcillosos flojos y su baja consistencia, recomienda el **saneamiento de un metro de la explanada, colocación de un geotextil y sustitución con pedraplén del metro excavado**, cuya ejecución se controlará, hasta conseguir mantener la cota de diseño estable (es probable que parte del pedraplén se clave en los materiales infrayacentes de la unidad QA).

Unidad QMA-A: Depósitos mixtos arroyada- albufera

Esta unidad se trata también de un suelo tolerable, pero con mejor comportamiento geotécnico que la anterior, aunque puede presentar zonas también de baja consistencia, por lo que, en este caso, podría ser una solución **recomendable, la retirada de 0,5 – 0,75 m del paquete superior, colocación de geotextil y sustitución con material adecuado.**

Unidad QMA: Depósitos de mantos de arroyada

En este caso se trata de suelos tolerables/adecuados que van a presentar un comportamiento como explanada, en general bueno, por lo que no se necesitaría realizar ninguna mejora, únicamente la retirada de tierra vegetal, ejecutando la formación de la explanada tal y como indica el PG3.

E.2.6 C

a

p

a

c

i

d

a

d
d
e
u
s
o
d
e
l
s
u
e
l
o

La capacidad de suelo es muy elevada (clase A) en prácticamente todo el sector, menos en una pequeña parte del sector ubicado al norte, con una capacidad de suelo elevada (clase B).

E.2.7 A

g
u
a
s
s
u
p
e
r
f
i
c
i
a
l
e
s
:
B
a
r
r
a
n

Ante el riesgo de inundación del área avalado por el Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana, PATRICOVA, se cuenta con información de varios estudios que evalúan el comportamiento de los flujos desbordados en el entorno del ámbito del sector LogístiCS. El propio PGE de Castellón contiene un Estudio de Inundabilidad (mayo 2020) entre su documentación. También el proyecto de subestación de transformación 220/66kv DT El Serrallo (febrero 2020) así como el Proyecto del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón (enero 2023). Todos ellos han sido validados por la Confederación Hidrográfica del Júcar y por la Dirección de Política Territorial y Paisaje de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

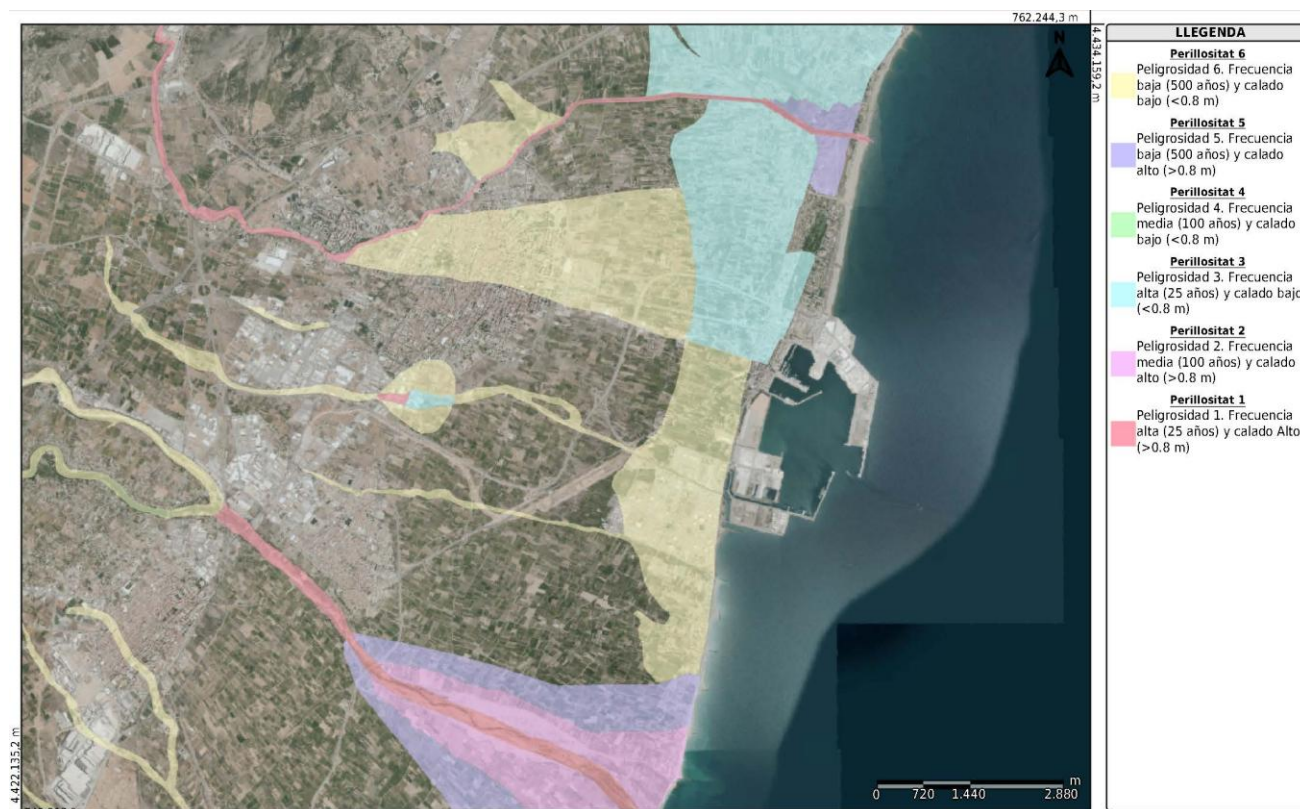


Figura 12 Cartografía de la peligrosidad de inundación del PATRICOVA

Ante esta información, se puede concluir que la zona del sector está afectada por el desbordamiento del Barranco de Fraga, en el paso inferior bajo la rotonda de la carretera N-225 para la avenida de 500 años de periodo de retorno y por el desbordamiento del Barranco de Almassora aguas abajo de su cruce con la carretera Almassora-Grao.

Para tener en cuenta las afecciones que pueda generar el Sector LogistiCS se elaborará un estudio de inundabilidad, que tendrá especial atención en la interacción en el tiempo con la ejecución del Proyecto del Nuevo acceso ferroviario Sue al Puerto de Castellón. Especialmente importante a la hora de integrar las actuaciones y medidas correctoras en materia de inundabilidad previstas en dicho Proyecto.

En concreto, la ejecución de las obras del acceso ferroviario incluye la realización de una serie de cunetes paralelos a la plataforma del ferrocarril que reconducen las escorrentías generadas en las subcuencas. En concreto el cunetón derecho, antes de verter al barranco de Fraga cuenta con un aliviadero en su margen derecha, que aporta el excedente de los caudales que puede trasegar el encauzamiento aguas abajo, y que se derivarían los Sectores a urbanizar.

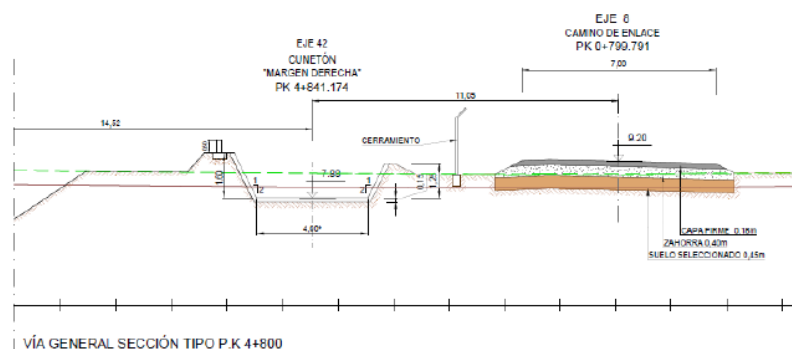
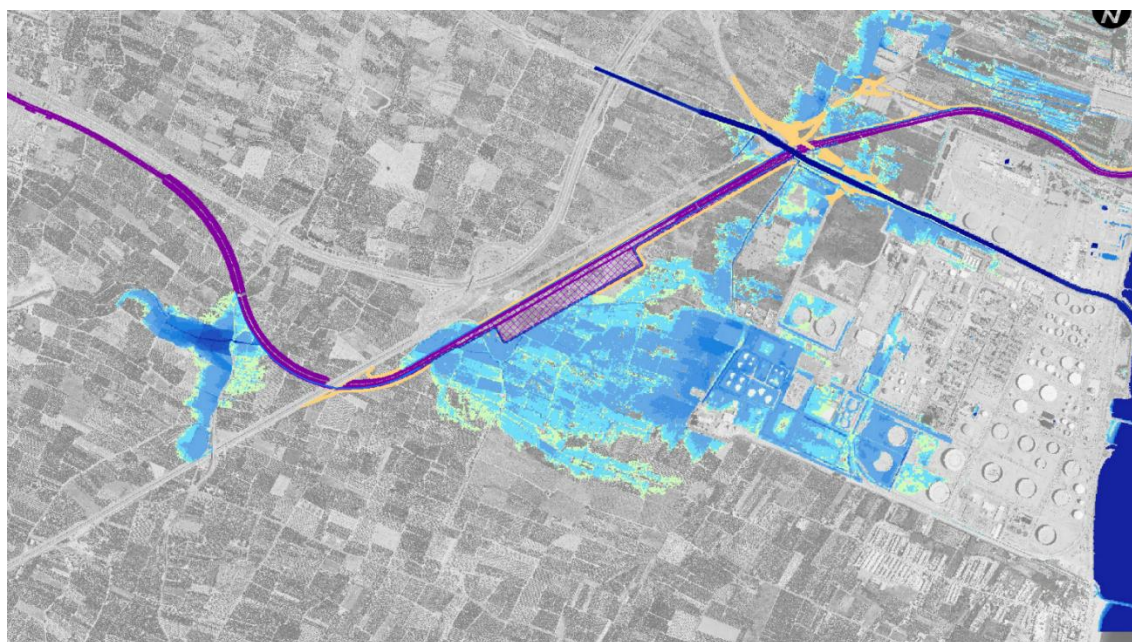


Figura 13 Sección tipo del cunetón derecho

Esta actuación, tal y como se puede observar en el mapa de peligrosidad que se adjunta, no ha previsto resolver los problemas de inundabilidad de la zona, tan sólo ha justificado la no afección al régimen de corrientes y que no se genere un incremento significativo de la peligrosidad de inundación para el escenario futuro. Por lo tanto, se deberá de realizar un **estudio de inundabilidad de detalle** que incorpore las medidas contempladas por ADIF, pero que evite que la zona Sur del SI Plataforma Logística se inunde, y que se resuelvan los problemas de desbordamiento del barranco de Fraga.

Figura 14 Planta de calados. Escenario futuro. Periodo de retorno de 500 años (Estudio de Inundabilidad del Proyecto **del Nuevo acceso ferroviario Sur** al Puerto de Castellón

Como posible solución para mitigar las afecciones generadas por el barranco de Almazora, se propone la creación de un canal que capte los desbordamientos que se producen en el cunetón derecho, y reconduzca los caudales hasta su vertido en el mar. Como primera aproximación, las dimensiones del canal serían de 10 m de anchura en su base, talud 1H:1V y una altura de cajeros de 1,25 m, con un pequeño resguardo, con pendiente muy suave del 0,3%. Este canal estaría localizado en el límite de los términos de Castellón y Almazora, en paralelo a la Acequia Mitgera, o si fuera posible como una ampliación de la misma.

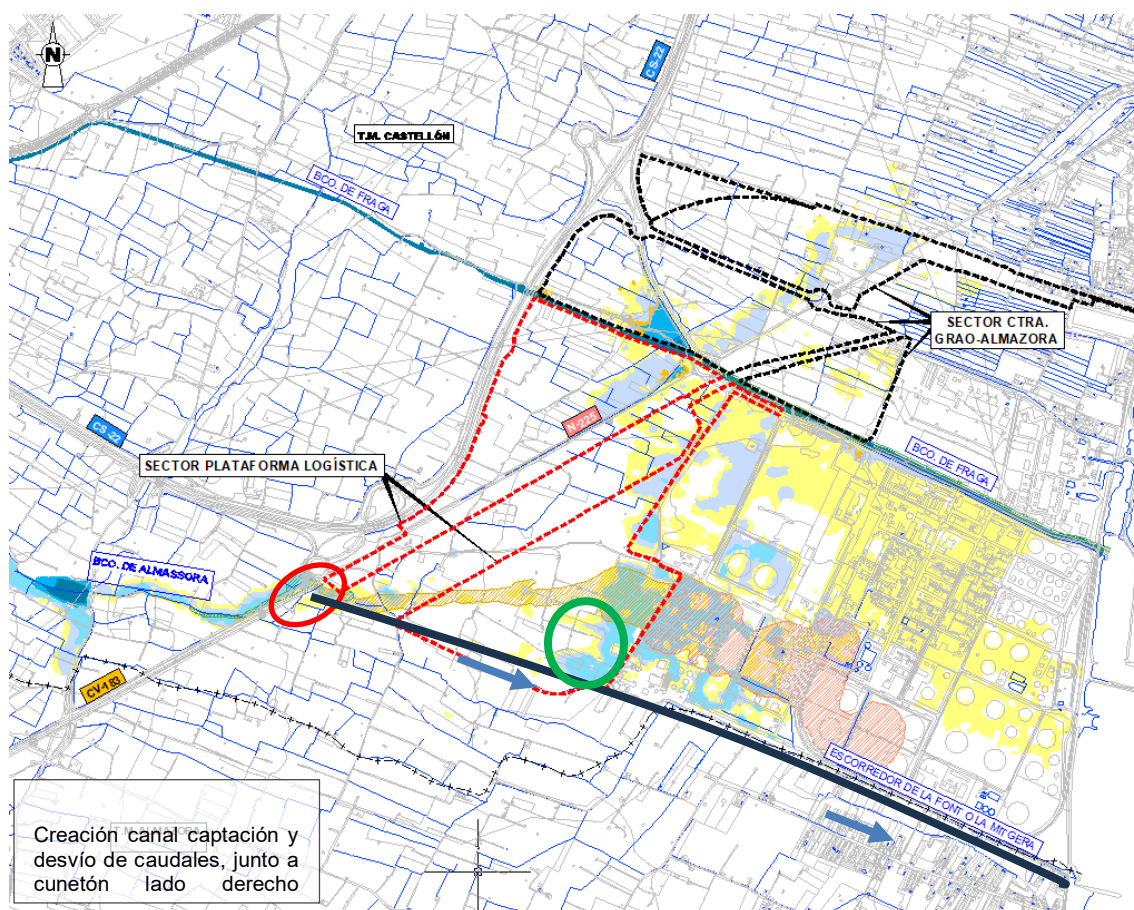
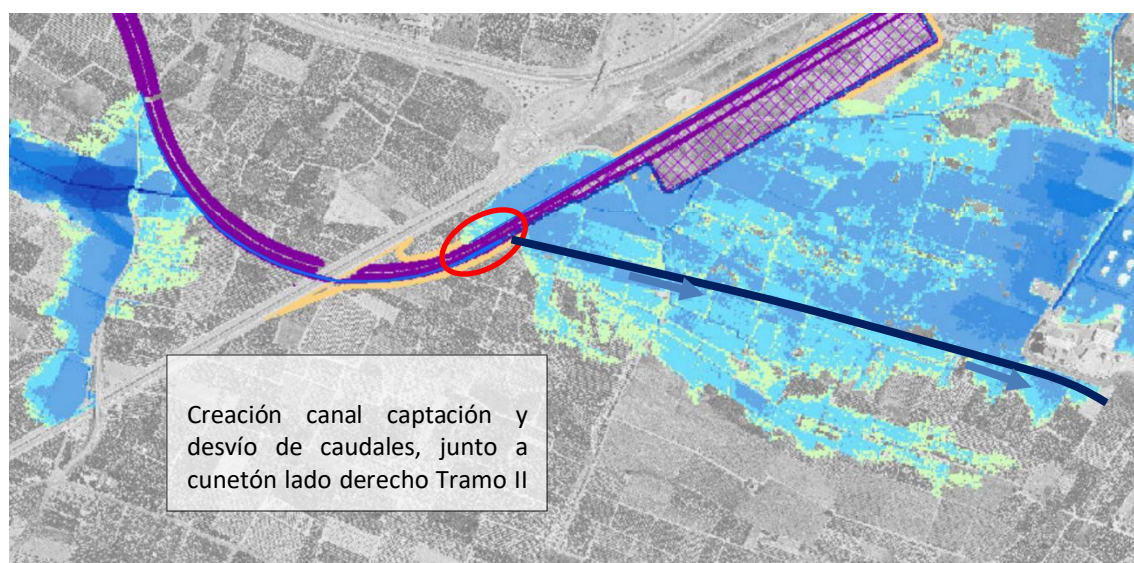


Figura 15 Plano a partir del estudio de inundabilidad del PGE en el que se ha incluido una posible zona de laminación (círculo verde)

Este canal se podría reducir en su sección en el tramo de desembocadura si se creasen previamente unas zonas de laminación en el interior del SI Plataforma Logística, en concreto aprovechando los terrenos que presentan una menor capacidad portante y que se sitúan al Este del Sector (círculo verde), y que también se justifica desde el punto de vista geológico.

En el estudio de inundabilidad del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del Plan General de Castellón de la Plana se incluye como medidas correctoras para reducir la inundabilidad una propuesta similar para el barranquet d'Almassora, pero en este caso desde la intersección del barranco con el acceso ferroviario.

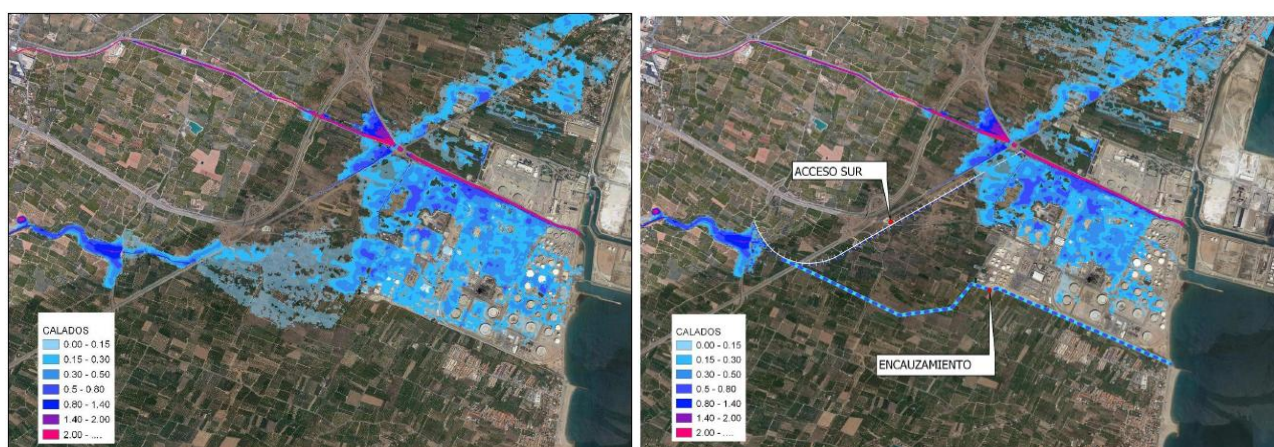
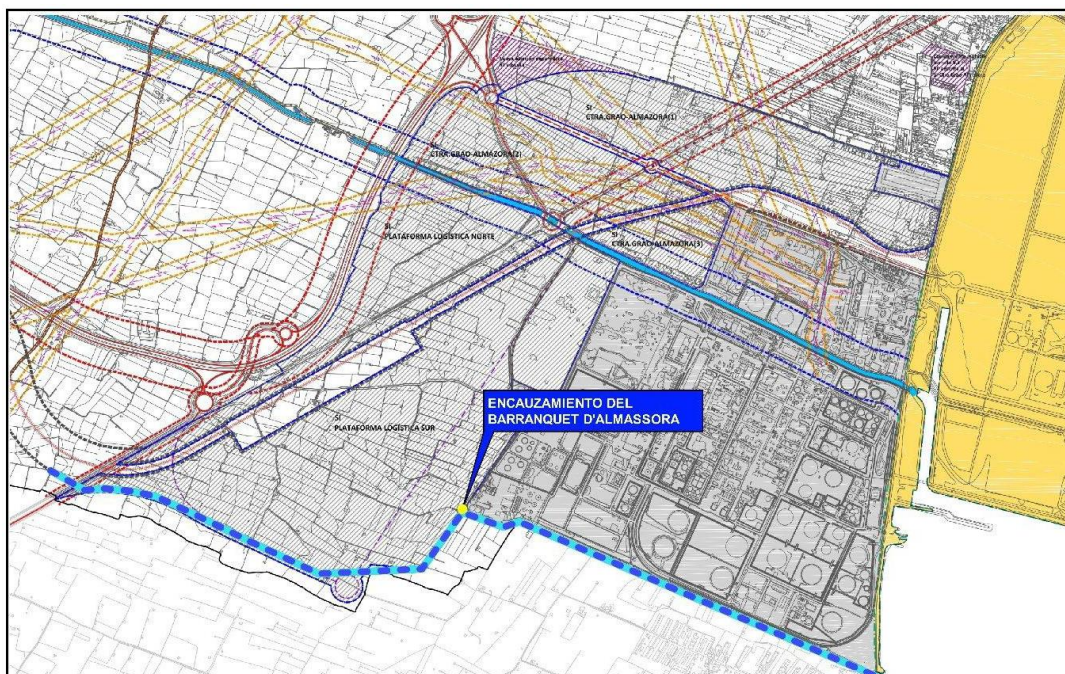


Figura 16 Mapas de calados del Estudio de Inundabilidad del PGE de Castellón de la Plana para T500 años. Situación actual vs Situación con encauzamiento

En cuanto al barranco de Fraga, para resolver los problemas de inundaciones en el SI Ctra Grao-Almazora, se plantea la creación de unas zonas de laminación de desbordamientos, que se representan en la siguiente imagen.

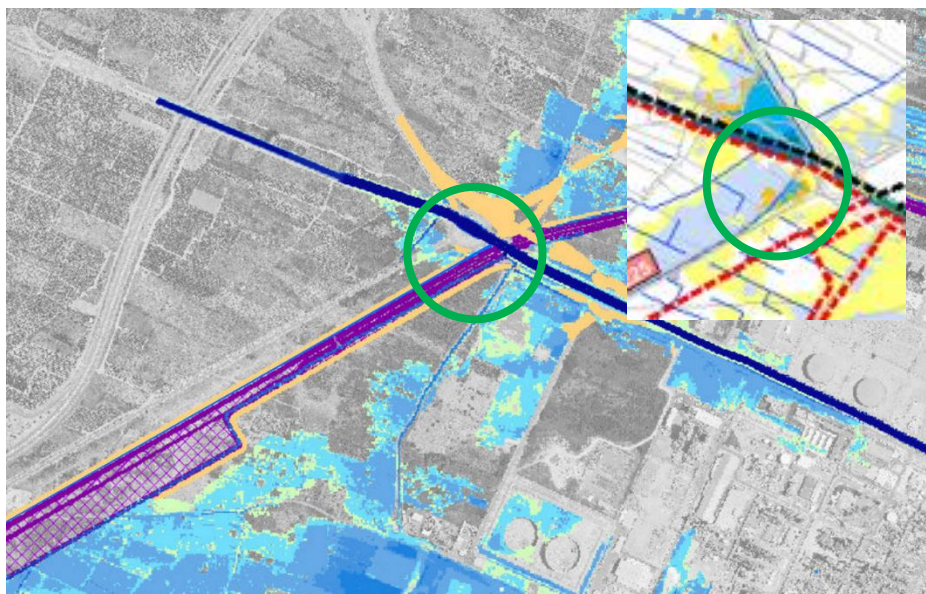


Figura 17 Zona de laminación a ejecutar para recoger los flujos desbordados del encauzamiento del Barranco de Fraga

E.2.8 A

g
u
a
s
s
u
b
t
e
r
r
á
n
e
a
s
·
A
c
c
e
s
i
b
i
l

Según documentación extraída del Plan Hidrológico del Júcar, el ámbito de estudio se sitúa sobre la masa subterránea de agua Plana de Castellón (080.127) y cuenta con 495,03 km² de superficie.

Es una masa de agua subterránea formada por un conjunto de sedimentos pliocuaternarios, compuestos por paquetes de gravas, arenas y conglomerados embutidos en una formación eminentemente arcillosa-limosa. Este conjunto descansa indistintamente, según las zonas, sobre materiales mesozóicos, los cuales constituyen un segundo acuífero, o sobre sedimentos terciarios de muy baja permeabilidad.

El espesor máximo se da en las inmediaciones del Río Mijares y zonas localizadas, tales como SO de Nules y S. de Villarreal, en donde se ha llegado a alcanzar 270 m. de potencia. En general los espesores más comunes están comprendidos entre 50 y 200 m. Las características hidráulicas de las numerosas captaciones existentes

indican como valor de la transmisividad comprendida entre cifras inferiores a 500 m²/día y superiores a 6.000 m²/día, aunque la gran mayoría se sitúa entre 1.500 y 6.000 m²/día.

El funcionamiento hidráulico de la unidad es asociable, al de un acuífero multicapa en el que la superficie piezométrica, en la mayor parte de la Plana, varía entre 10 m.s.n.m. y el nivel del mar, si bien en los sectores del interior y concretamente en los situados en los cursos altos de los ríos Seco y Mijares, la piezometría se eleva considerablemente, alcanzándose en la transversal de Betxí la cota de 60 m.s.n.m. y en las proximidades de Onda la de 90 m.s.n.m. La circulación del agua subterránea sigue una dirección- aproximada ONO-ESE, es decir, desde el interior hacia el mar, excepto en áreas localizadas en las que las fuertes extracciones provocan una inversión del gradiente hidráulico, tales como la de Moncòfar y Villarreal, Betxí-Nules. En la primera, la superficie piezométrica se encuentra permanentemente bajo el nivel del mar, alcanzándose esporádicamente cotas de hasta -7 m; en la segunda se detecta una depresión piezométrica alargada, en dirección NO-SE, en la que el nivel piezométrico se sitúa próximo al nivel del mar. En las proximidades del río Mijares se observa la presencia de un domo piezométrico, que responde a la existencia de una importante recarga, como consecuencia de la infiltración de excedentes de regadíos con aguas superficiales y de la infiltración directa a través del lecho del río. Las oscilaciones anuales varían entre 5 y 10 m. en el borde occidental y aproximadamente 1 m. en el litoral. El descenso acumulado desde 1973, varía entre 10- 11 m. en las zonas más interiores y 0,5-1 m. en las litorales. No obstante, se detecta un aumento de la recuperación de niveles piezométricos en el sector de Benicasim, debido a la disminución de las extracciones en pozos previamente salinizados.

Las entradas de agua corresponden a las entradas laterales, en su mayoría procedentes de las calizas cretácicas del sistema 55, entre Onda y Borriol, previamente alimentadas por las importantes pérdidas en los embalses de Siches y M.ª Cristina; infiltración a partir del Río Mijares, e infiltración de excedentes de regadíos con aguas externas al subsistema, fundamentalmente las procedentes del río Mijares. Las salidas se producen fundamentalmente por extracciones para la dotación de regadíos y bombeos urbanos e industriales, salidas al mar, la mayor parte de ellas localizadas en los sectores próximos a desembocadura del río Mijares.

La **accesibilidad** al acuífero es baja (nivel 1), pero no se prevé la instalación de ningún pozo nuevo de extracción de agua para la nueva urbanización, pues éste procederá del servicio municipal de agua.

La **vulnerabilidad** a los acuíferos es media en todo el ámbito de actuación. Esta categoría tiene por finalidad agrupar las porciones del territorio en las que existen aguas subterráneas con calidad potable o excepcional para el consumo humano (y apta para cualquier otro uso) que carecen de protección natural efectiva contra la contaminación físico-química por la ausencia de formaciones geológicas de baja permeabilidad interpuestas, si bien existe un grado de protección suficiente frente a la contaminación de tipo microbiológico por espesor o condiciones de permeabilidad adecuadas en la zona no saturada para garantizar la completa autodepuración.

La adecuación urbanística de esta categoría de terrenos es compatible con los usos residenciales intensivos y extensivos desde el punto de vista de contaminación de las aguas subterráneas, presentando limitaciones para los usos industriales intensivos por el riesgo de contaminación físicoquímica de elevada carga que comportan, aunque pueden ser compatibles usos industriales aislados o industria urbana. Cualquier actividad o uso debe tener resuelto el tratamiento controlado de sus residuos y las actividades industriales deben contar con

medidas de impermeabilización de sus zonas de procesos y almacenamiento, además de los sistemas de tratamiento controlado de vertidos cuando no estén integradas en sistemas municipales de saneamiento.

E.3 El medio biótico

Consultado banco de datos de la biodiversidad de la infraestructura valenciana de datos espaciales a través del visor GVA, comprobamos que el ámbito de estudio no presenta ningún tipo de afección relevante. Si bien es cierto que se detecta algunas zonas del sector dentro del listado del padrón español de hábitats terrestres, aunque no se considera relevante ya que no son hábitats de la Directiva.

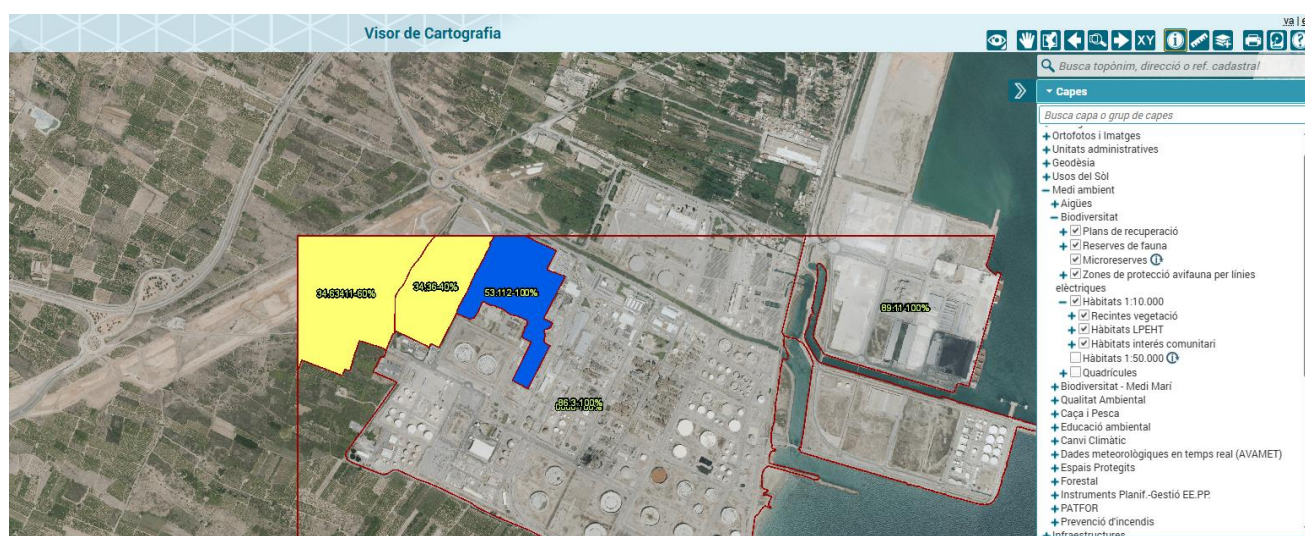


Figura 18 Mapa: banco de datos de la biodiversidad de la infraestructura valenciana de datos espaciales a través del visor GVA. No hay afecciones relevantes.

E.4 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000

Consultando la información proporcionada por el visor de la GVA, se obtiene que el ámbito de estudio no está afectado por ningún espacio protegido (cuevas, monumentos naturales, parques naturales, reservas naturales, zonas húmedas, parajes naturales municipales, paisajes protegidos) ni elementos pertenecientes a la Red Natura 2000 (ZEC, LIC o ZEPA). El ámbito de estudio tampoco cuenta con ninguna figura de protección específica (PORN o PRUG).

E.5 Suelo forestal PATFOR y prevención de incendios

De acuerdo con la información consultada en el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR), en el ámbito de estudio no se detecta suelo clasificado como suelo forestal o suelo forestal estratégico.

Por otro lado, en el ámbito de estudio no se ubican ninguno de los siguientes elementos: vías pecuarias, senderos, árboles monumentales, obras de corrección hidrológicas, plantaciones forestales temporales, fincas patrimoniales o montes gestionados por la Conselleria.

Finalmente, a pesar de no ser una zona forestal, se ha consultado información relativa a el riesgo de incendios forestales donde se ha obtenido que el riesgo de incendios en el ámbito de estudio es bajo.

E.6 Patrimonio cultural

Según el Catálogo de Protecciones del PGE de Castellón de la Plana, en el sector LogístiCS no existe patrimonio de carácter arquitectónico a considerar. Respecto al patrimonio relativo a arqueología, en el ámbito de actuación encontramos una serie de áreas de vigilancia arqueológica: Pujolet de Matamoros (CQ-61), L'Alqueria de les Monges (CQ-46), Camí d'Almalafa/Braçal del Mig (CQ-48), Vinamargo/Orfens (CQ-40) y Necrópolis Ibérica del Camí de Vina margo (CQ-58), que pueden condicionar la ordenación una vez se realice la prospección arqueológica.

Respecto del patrimonio de carácter paisajístico, el sector se encuentra en un Paisaje considerado por el PGE de Alta Calidad Paisajística, el Paisaje de Cultivos de la Plana (P005), que adquiere un carácter de borde en el sector LogístiCS al desarrollarlo urbanísticamente. El Estudio de Integración Paisajística que acompañará al Plan tomará en especial consideración la imagen que ofrecerá el sector hacia este paisaje, así como la conexión de los caminos históricos y otras infraestructuras presentes.

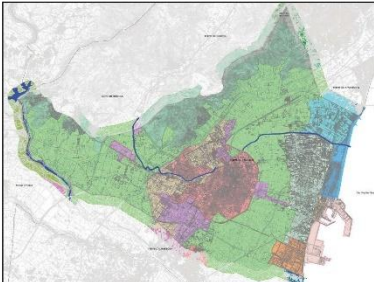
Catálogo de Paisaje de Castellón de la Plana		PAISAJE	
ÁREA INFORMATIVA DESCRIPCIÓN FORMAL e HISTÓRICA: El paisaje agrícola es la muestra de la interacción más estrecha que existe entre el hombre y la naturaleza. Este paisaje, en concreto representa en Castellón un rico patrimonio agrícola, hidráulico y etnológico, con variedad de elementos considerados como recursos de interés cultural. La mayor parte del término municipal se encuentra ocupada por esta unidad que ofrece un patrón repetitivo y compacto, que llega hasta las cotas más bajas de las sierras litorales por el norte y, hasta la Rambla de la Viuda por el sur, ofreciendo unos bordes nítidos en la unidad que, no lo son tanto, de forma interior, cuando rodean al casco urbano. Desde el mirador del Santuario de la Magdalena y desde las principales cumbres de término municipal se tiene acceso a la visión de un paisaje de cultivos continuo, de gran extensión, con dominancia de componente horizontal, implantado sobre un relieve suave y abierto, con pendiente favorable a la escorrentía natural del terreno, hacia los cauces fluviales y el mar, y, con una elevada fragilidad visual. Los elementos que definen esta unidad de paisaje son: el cultivo de cítricos, mayoritariamente de naranjas, la morfología de la red parcelaria, los caminos de acceso a las fincas, las construcciones de tipo agrícola y las instalaciones de riego con elementos que forman parte del patrimonio hidráulico histórico del municipio. A pie de parcela observamos una alta densidad de arbolado, la forma redondeada de cada árbol, la disposición ordenada de cada pie en hilera, los colores uniformes durante el año, el contraste cromático entre el suelo y el árbol y los elementos de la red hidráulica en muy buen estado de conservación. Las edificaciones tradicionales que se encuentran, generalmente, de forma aislada, vienen ligadas a la actividad agrícola que se realiza, y son, normalmente, de una o dos plantas, monocromáticas y realizadas con materiales simples y tradicionales de la zona. Muchas de las que están ligadas a las explotaciones más extensas y productivas han sido rehabilitadas para su conservación y para ser dedicadas, generalmente a otros usos de tipo turístico y/o comercial. Esta unidad se engloba dentro del Paisaje de Relevancia Regional PRR 36: "Huerta de la Plana de Castellón" que engloba a varios términos municipales y, que está delimitado como un paisaje sobresaliente o significativo a nivel regional, que se caracteriza por presentar valores y recursos significativos, en general, en buen estado de conservación, y con elevado aprecio social. El elemento verde (manto verde de las plantaciones que envuelve a la ciudad) es considerado por la población como recurso paisajístico. RECURSOS Ambientales: El más importante es la red hidrográfica, Río Seco, Rambla de la Viuda y barrancos. Culturales: BRLs, vacimientos, cuevas, arbolado monumental, estructura agraria y regadíos históricos, vías pecuarias. Visuales: Formales del territorio (Ríos, ramblas y barrancos), Hitos artifi-		INFORMACIÓN DEL BIEN: UNIDAD DE PAISAJE DE CULTIVOS DE LA PLANA Ver Ficha U. de Paisaje nº 4 TITULARIDAD Privada. UBICACIÓN Límites de la Unidad: Norte: Falda montañas Castellón y Bortol. Canal cota 100. Sur: Rambla de la Viuda, a ambos márgenes del Barranco de Fraga hasta Polígono Serrallo. Este: Terrenos propios de la marjal, Camí del Segón Canal y de la Donació. Oeste: Monte del Pantano y Sierra de Bortol. Centro: Casco Urbano. ENTORNO Corredor paisajístico y ecológico de primer orden, conecta varios términos municipales y entrelaza diferentes unidades de Paisaje. DESCRIPCIÓN Paisaje agrícola de cítricos que domina la mayor parte llana del término municipal. Ambiente antropizado blando, aunque el amplio manto de color verde contribuye a la sensación naturalizada. ESTADO DE CONSERVACIÓN Morfología Fisiografía plana con plantaciones en hilera y construcciones agrícolas. Estado: Bueno Vegetación Tipo: Cultivo de cítricos. Arvense-ruderal asociada al cultivo y en ausencia de este, grama, cola de caballo, coñival, gramíneas e invasoras. En parcelas abandonadas comunidades de Inulo viscosae-Oryzopsisium miliaceae. Estado: Bueno Fauna La fauna es la asociada a un ambiente antropizado de cultivo. Destacan las aves, Verdión, Jilguero, Carbonero común, Mirlo común, Chochín. Estado: Bueno Edificaciones Infraestructura hidráulica histórica, canales y acequias. Construcciones agrícolas. Estado: Bueno ELEMENTOS IMPROPIOS Implantaciones mediante DICs. REFERENCIAS DOCUMENTALES: La Plana de Castellón: formación de un paisaje agrario mediterráneo. Domingo Pérez, C. Las acequias de la Plana de Castellón. Guinot Rodríguez, E. Evolución agraria de la Plana de Castellón. López Gómez, A. Patrimonio cultural a les hortas valencianes. Sancho, C. Camp i ciutat a les hortas valencianes. Courtat, R. El patrimonio cultural en el medio rural valenciano. Cruz, J. Catálogo de los paisajes de relevancia regional. Consejería de Medi Ambiente, Agua, Urbanisme i Habitatge.	
CÓDIGO P - 005		DENOMINACIÓN: Paisaje de Cultivos de la Plana SITUACIÓN: Término municipal de Castellón REFERENCIA CATASTRAL: DOCUMENTOS GRÁFICOS: Planos de situación Por el Norte la Unidad se extiende hacia Benicassim Por el Sur la Unidad continúa hacia Almazora Fotografía	

AYUNTAMIENTO DE CASTELLÓN DE LA PLANA

PAISAJE

Catálogo de Paisaje de Castellón de la Plana



P - 005		CÓDIGO						
DENOMINACIÓN: Paisaje de Cultivos de la Plana								
CATALOGACIÓN: Conjunto								
DESCRIPCIÓN FORMAL e HISTÓRICA (sigue): ciales (ermitas del Caminós, Basílica de Uadó) y Parajes (Molí la Font). Rutas escénicas: Caminós, Mota del Riu Sec, Romeria de la Magdalena.								
Los elementos lineales que lo cruzan formados por cauces fluviales, acequias, red de vías pecuarias y caminos históricos, permiten, además del acceso a la propia actividad productiva, la conectividad ecológica y el disfrute del paisaje.								
Dada la profusión de Recursos Paisajísticos, remitimos a la ficha de la unidad de paisaje y al plano de Recursos Culturales.								
ENTORNO DE PROTECCIÓN: Delimitación gráfica								
								
Delimitación escrita Ver apartado Ubicación y Ficha de Paisaje de la unidad 4.								
NORMATIVA SECTORIAL: - Plan de Acción Territorial de Carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (Acuerdo de 28 de enero de 2003 del Consell de la Generalitat y Revisión). - Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva Hábitats). - Decreto 65/2006 de 12 de mayo, del Conseller, por el que se desarrolla el régimen de protección de los cuevas y se aprueba el Catálogo de Cuevas de la Comunitat Valenciana. - Normas dictadas por la Comunidad de Regantes del Pantano de María Cristina. - Normas dictadas por la Comunidad de Regantes de Castellón (Sindicato de Riegos de Castellón). - Ley 4/1998 de 11 de junio de Patrimonio Cultural Valenciano. - Ley 14/2003, de 10 de abril de Patrimonio de la Generalitat Valenciana. - Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat, de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunitat Valenciana.								
NORMATIVA PLAN: Se remite a la normativa urbanística del Plan General Estructural.								
PROTECCIÓN PROPUESTA: <table border="1"> <tr> <td>CLASE</td> <td>Paisaje.</td> </tr> <tr> <td>CATEGORÍA</td> <td>Unidad de Paisaje calidad Alta.</td> </tr> <tr> <td>NIVEL</td> <td>Integral.</td> </tr> </table>			CLASE	Paisaje.	CATEGORÍA	Unidad de Paisaje calidad Alta.	NIVEL	Integral.
CLASE	Paisaje.							
CATEGORÍA	Unidad de Paisaje calidad Alta.							
NIVEL	Integral.							
COMPONENTES PRINCIPALES: NÚMERO E IDENTIFICACIÓN (VALORACIÓN) / CARÁCTER / ESTADO DE CONSERVACIÓN: Dada la extensión que abarca la unidad, son múltiples los recursos que en ella se encuentran, tanto de interés ambiental, cultural como visual. Se detallan en la ficha de la unidad.								
Conflicto: La importancia de la citricultura ha cambiado en los últimos tiempos, siendo actualmente un sector en decadencia, estando sometidos a dinámicas de abandono. -Especulación de suelos próximos a la ciudad. -Fractura de la Unidad en el borde con la ciudad por implantaciones mediante DIC.								
1. U.P. Cultivos de la Plana / Ambiental / Buen estado								
ACTUACIONES PREVISTAS: Al no existir una protección específica ni políticas de apoyo a la agricultura, la fragilidad de este paisaje es muy alta. Para evitar cambios en la unidad, deberían promoverse actuaciones tendientes a mantener la rentabilidad de los cultivos y evitar el abandono de los mismos. En cuanto a los recursos culturales se preverán medidas de protección y actuaciones de conservación y mejora.								
Se estará a lo dispuesto en las Normas de Integración Paisajística del E. Paisaje, y específicamente a las correspondientes a la Unidad de Paisaje nº 4 - epígrafe 3.4.4-.								
1. U.P. Cultivos de la Plana / Mantenimiento / Media / No urgente								
OBSERVACIONES: Los Cultivos de la Plana vistos desde la Magdalena								
								
Los cultivos envuelven la ciudad de Castellón								
								
Predominio del cultivo de cítricos								
								



AYUNTAMIENTO DE CASTELLÓN DE LA PLANA

Figura 19 Ficha del Catálogo de Protecciones del Paisaje de Cultivos de la Plana

Finalmente a considerar, por su carácter limítrofe con el sector y respecto al patrimonio de carácter natural, un hábitat no prioritario (N07 Hábitat Asociación Brachypodium Phoenicoides) y el Barranc de Fraga (N20)



Figura 20 Situación de los bienes catalogados N07 y N20

E.7 Paisaje

Respecto a la **infraestructura verde y el paisaje**, el ámbito de actuación se encuentra parcialmente afectado por el Decreto 58/2018, de 4 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana, PATIVEL.

Aunque en el ámbito que nos ocupa (ver figura inferior), el PATIVEL no establece suelos de protección litoral ni de refuerzo del litoral, ni corredores de carácter ecológico y/o funcional, la ordenación pormenorizada del Plan estará a lo dispuesto en sus determinaciones generales para los ámbitos estricto, ampliado y de conexión y en lo relativo a la Vía Litoral. En materia de paisaje, el PGE y el POP de Castellón redactaron los correspondientes Estudios relativos al paisaje.

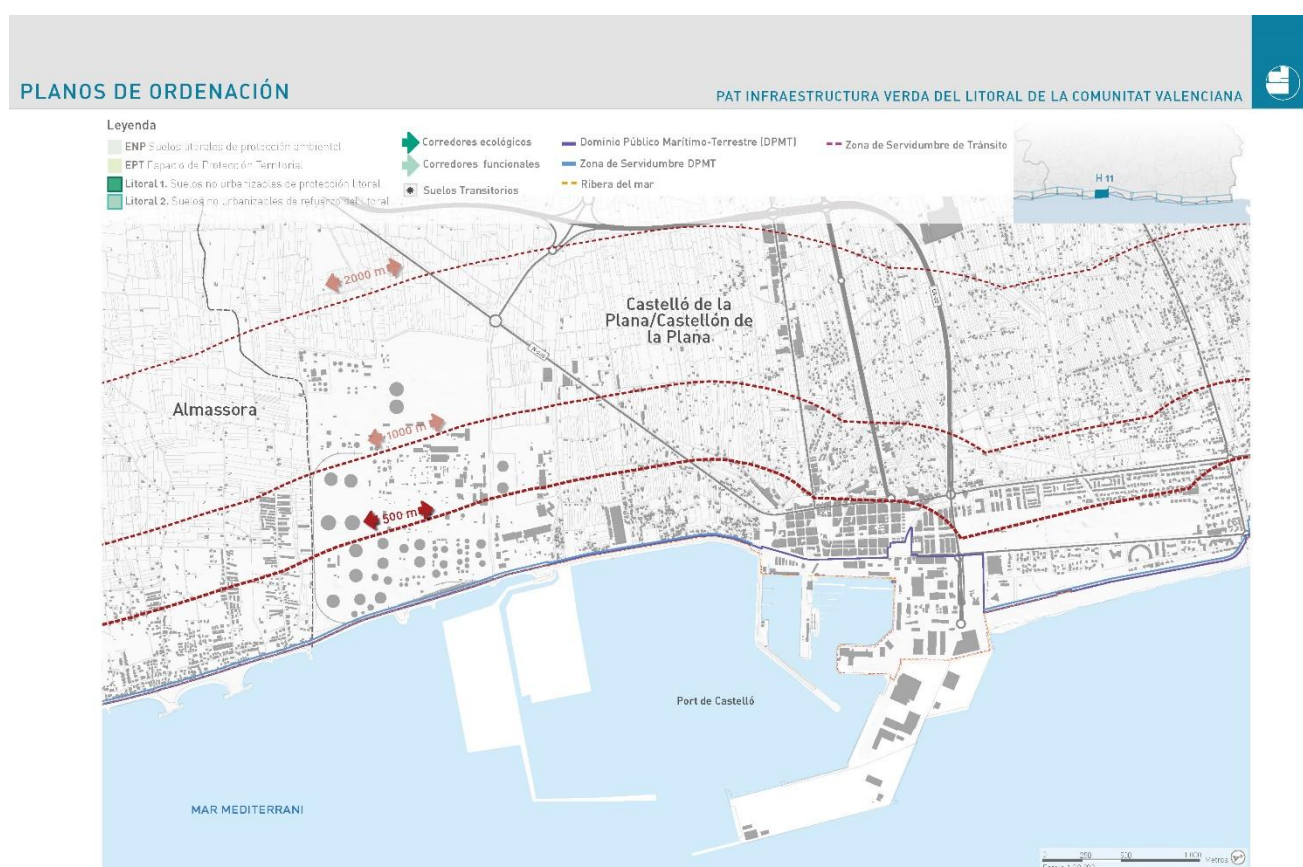


Figura 21 Plano de ordenación del PATIVEL del cuadrante de Castellón de la Plana

El Estudio de Paisaje del PGE incluye el ámbito en la unidad de paisaje supramunicipal de paisaje de cultivos de la plana (en coherencia con el Paisaje de Relevancia Regional PRR 36 Huerta de la Plana de Castellón) y en las unidades dentro de ésta de 3B huerta del marjal y 4F transición cultivo-marjal. A continuación, se transcribe la descripción de la UP de cultivos de la Plana (EP PGE):

UP 4: Paisaje de cultivos de la Plana

La unidad de Paisaje traspasa los límites del término municipal de Castellón por los límites Norte y Sur. Por el Oeste y hacia el Norte, la Unidad se extiende hasta el límite con el pie de las Sierras del litoral y en

una estrecha franja hacia el término municipal de Benicasim. Hacia la parte sur la unidad encuentra su límite en la Rambla de la Viuda, extendiéndose por todo su margen hasta encontrarse con suelo Urbano, bordea este y continúa incluyendo las plantaciones a ambos lados del barranco de Fraga hasta encontrarse de nuevo con el Industrial del Polígono del Serrallo. Traspasado este límite prosigue hacia el término municipal de Almazora con unas características diferenciadoras que la hacen ser parte del Paisaje de Relevancia Regional PRR 36 “Plana de Castellón”, del que solo formaría parte la zona sur este de esta unidad dentro el término municipal de Castellón.

La mayor parte del término municipal se encuentra ocupada por esta unidad que ofrece un patrón repetitivo y compacto, que llega hasta las cotas más bajas de las sierras litorales por el norte y, hasta la Rambla de la Viuda por el sur, ofreciendo unos bordes nítidos en la unidad que, no lo son tanto, de forma interior, cuando rodean al casco urbano.

Los elementos que definen esta unidad de paisaje son: el cultivo de cítricos, mayoritariamente de naranjos, la morfología de la red parcelaria, los caminos de acceso a las fincas, las construcciones de tipo agrícola y las instalaciones de riego con elementos que forman parte del patrimonio hidráulico histórico del municipio.

La fisiografía de la unidad es plana, la diferenciación de los terrenos de mayor cota donde los cultivos de regadío no son posibles determina la superficie de la unidad. Las únicas formas que se aprecian en la unidad son las características de los elementos antrópicos: plantaciones en hilera y construcciones, en su mayoría, para uso agrícola.

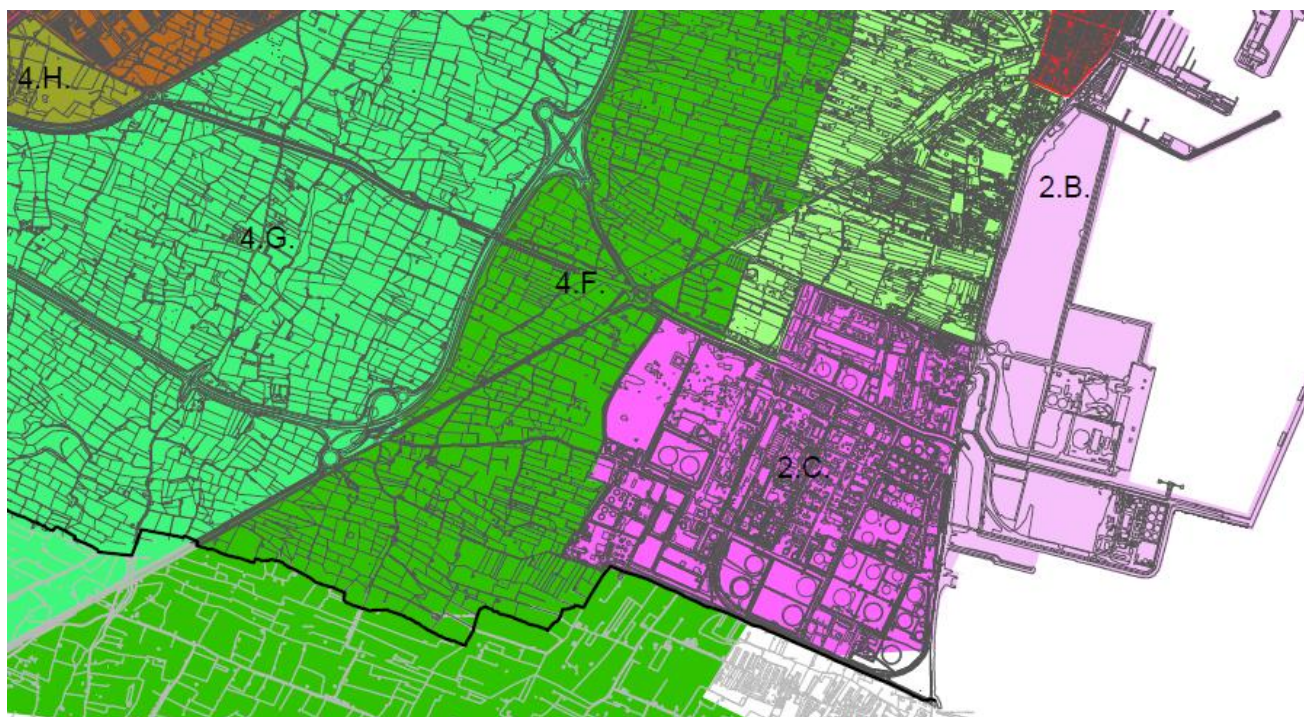


Figura 22 Extracto del plano del Estudio de Paisaje del PGE donde se muestran las unidades de paisaje 4F y 3B

Esta unidad de paisaje, considerada de alta calidad paisajística se ha incluido en el Catálogo de Protecciones del PGE. Se trata, en nuestro caso, de un paisaje de borde entre un suelo de carácter industrial relacionado con el desarrollo del Puerto de Castellón y otro de características agrícolas, para el que se establece una transición en la ordenación pormenorizada y se prioriza la conexión entre ambos. El Plan contemplará entre su documentación un estudio de integración paisajística, que desarrollará pormenorizadamente la integración en el medio del desarrollo del sector.

El EP del POP consecuentemente, incluye el ámbito en las subunidades 2C (paisaje industrial del Grao) y 7B (industrial/terciario en bordes de conexión) para las que establece unas normas de carácter general y particular (fichas de paisaje pormenorizado)

SI PLATAFORMA LOGÍSTICA	UP Nº4 F: CULTIVOS DE LA PLANA. TRANSICIÓN CULTIVOS MARJAL	SUBUNIDAD 2C: PAISAJE INDUSTRIAL DEL GRAO SUBUNIDAD 7.B: INDUSTRIAL/TERCIARIO EN BORDES DE CONEXIÓN
SI CTRA GRAO- ALMAZORA	UP Nº3 B: HUERTA DE LA MARJAL Y 4F: CULTIVOS DE LA PLANA. TRANSICIÓN CULTIVOS MARJAL	SUBUNIDAD 2C: PAISAJE INDUSTRIAL DEL GRAO SUBUNIDAD 7.B: INDUSTRIAL/TERCIARIO EN BORDES DE CONEXIÓN

Figura 23 Correspondencia entre unidades de paisaje del EP PGE y las subunidades del EP POP

La infraestructura verde a escala local queda configurada en el POP de Castelló, y en el entorno del ámbito LogistiCS, y su representación gráfica se muestra en la siguiente imagen:

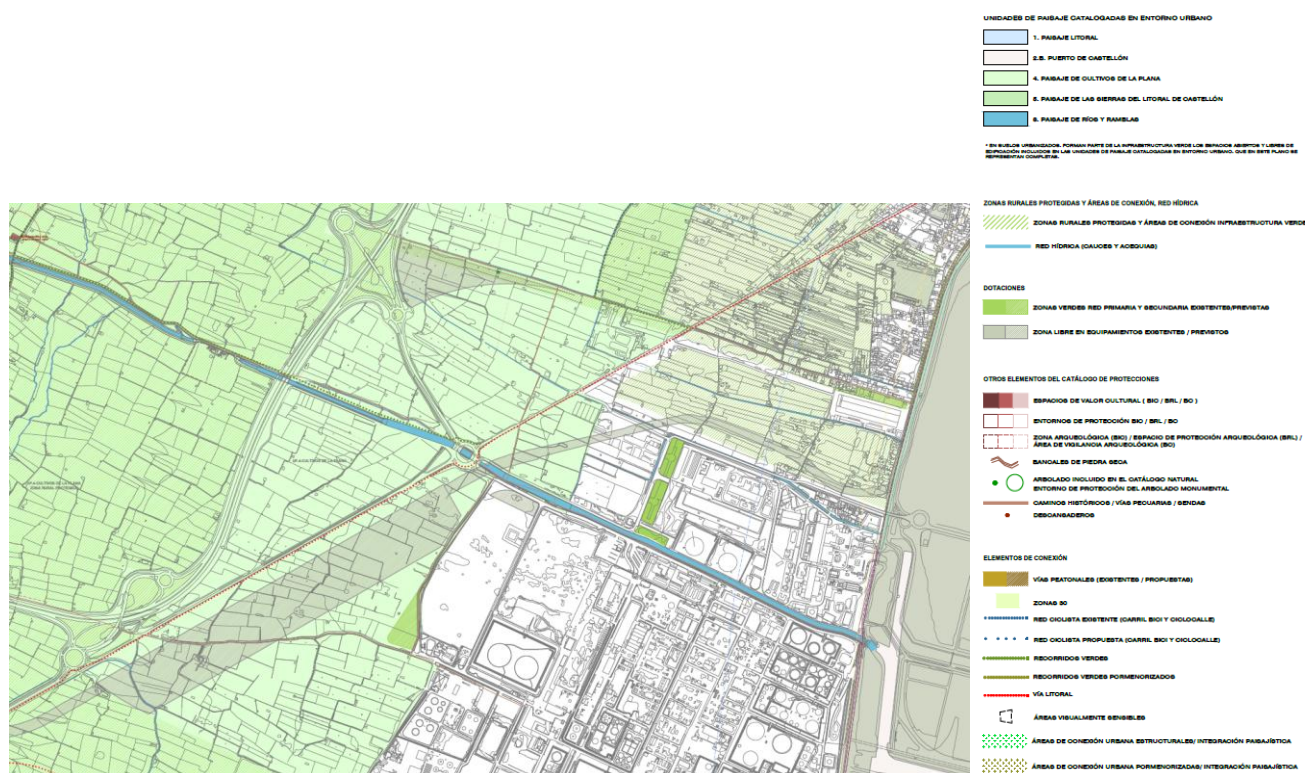


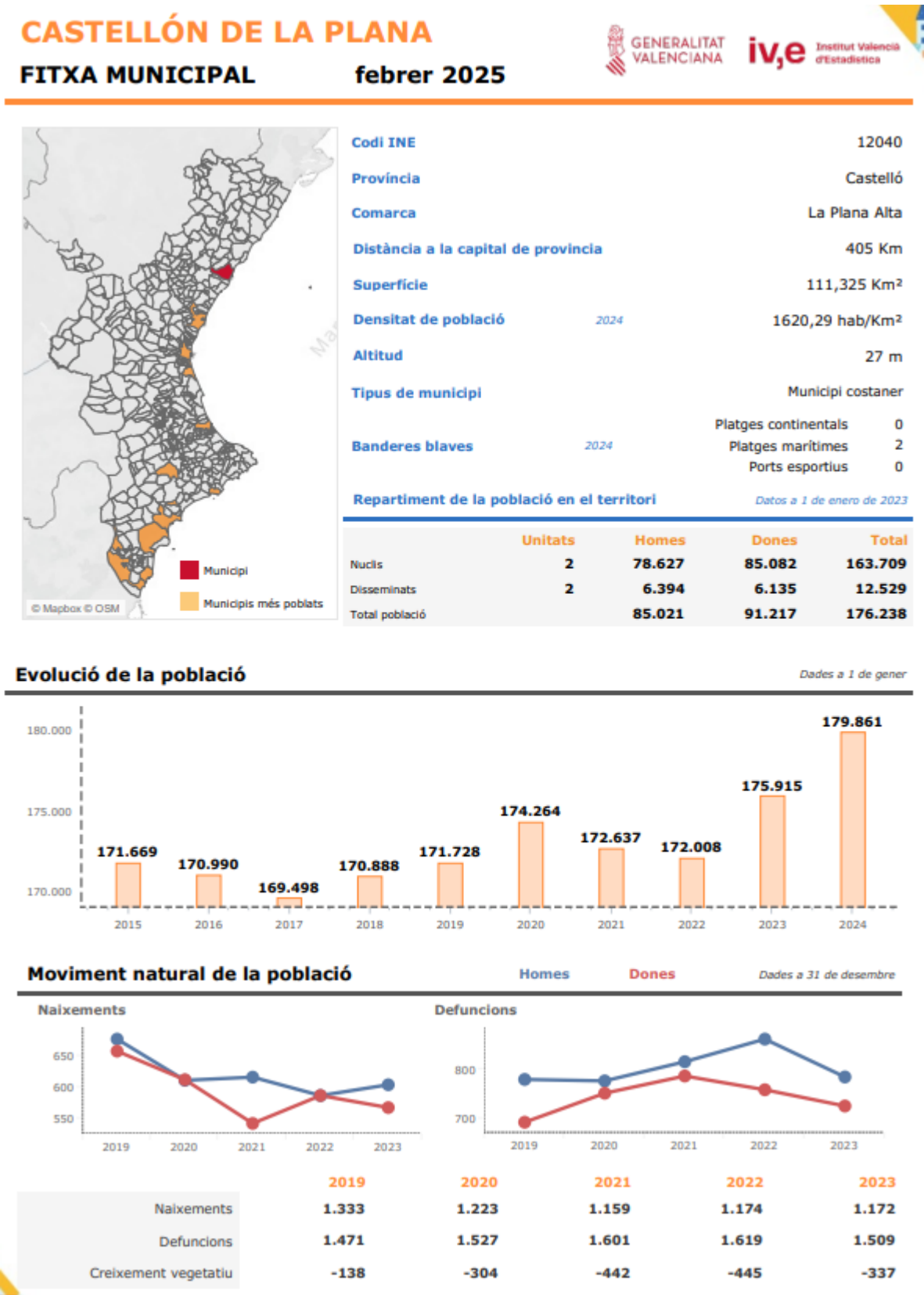
Figura 24 Extracto del plano de infraestructura verde del POP de Castelló

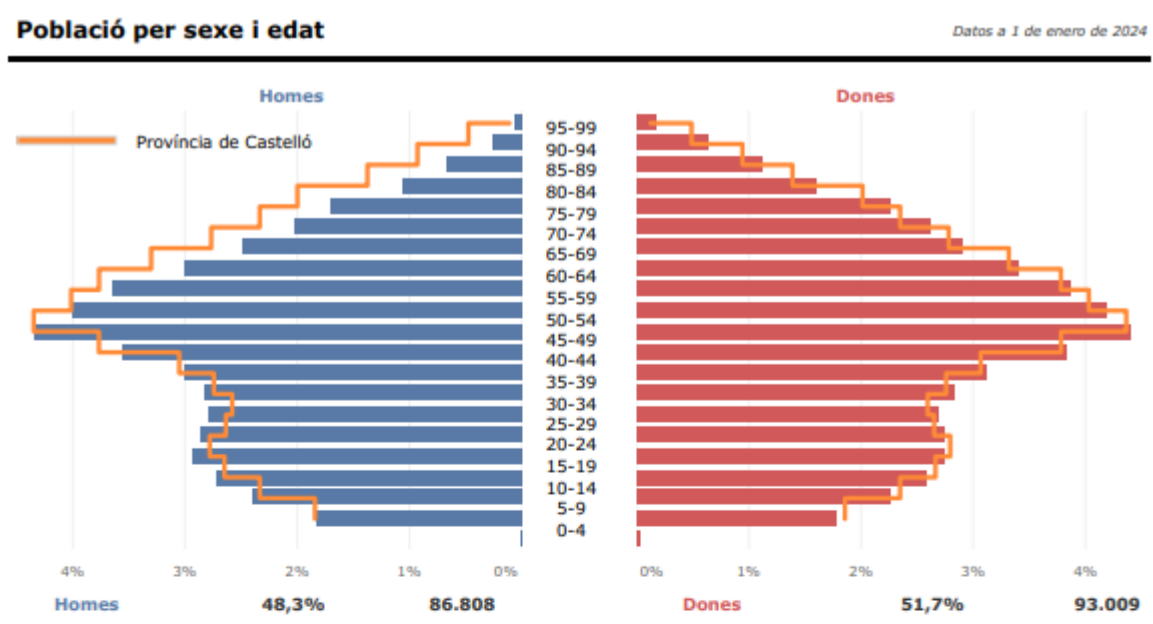
Se puede apreciar que el ámbito de LogistiCS se implanta sobre la unidad de paisaje de cultivos de la plana donde se han establecido varios elementos de conexión como son la Vía Litoral que discurre paralela a la N-225 y el Camí de la Donació, que parcialmente coincide con ella.

La normativa del POP, para la unidad de paisaje de cultivos (art 4.3.7 del POP) de la plana incide en la continuidad de la infraestructura verde con modos blandos de transporte y la transición con los espacios urbanizados.

E.8 Demografía y socio economía

Las características de la población se resumen la ficha del Portal Estadístic de la Comunitat Valenciana:

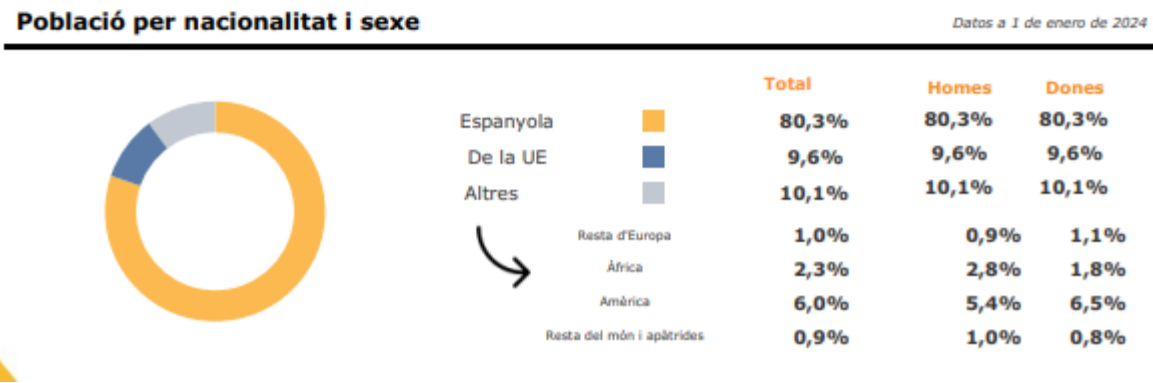




Indicadors demogràfics

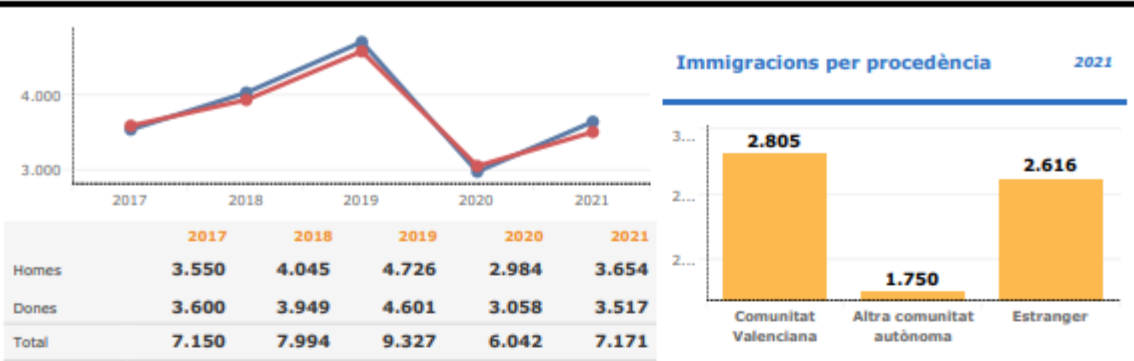
2024

		Municipi	Província	Comunitat Valenciana
Dependència	$(\text{Pob. } <16 + \text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64) \times 100$	52,4%	53,8%	53,3%
Dependència població <16 anys	$(\text{Pob. } <16) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64) \times 100$	22,5%	22,9%	22,4%
Dependència població >64 anys	$(\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64) \times 100$	29,9%	30,9%	31,0%
Envel·liment	$(\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. } <16) \times 100$	133,0%	135,1%	138,4%
Longevitat	$(\text{Pob. } >74) / (\text{Pob. } >64) \times 100$	48,8%	49,1%	48,2%
Maternitat	$(\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Mujeres de } 15 \text{ a } 49) \times 100$	16,2%	17,2%	16,6%
Tendència	$(\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Pob. de } 5 \text{ a } 9) \times 100$	77,5%	79,0%	79,2%
Renovació de la població activa	$(\text{Pob. de } 20 \text{ a } 29) / (\text{Pob. de } 55 \text{ a } 64) \times 100$	79,6%	73,8%	75,4%



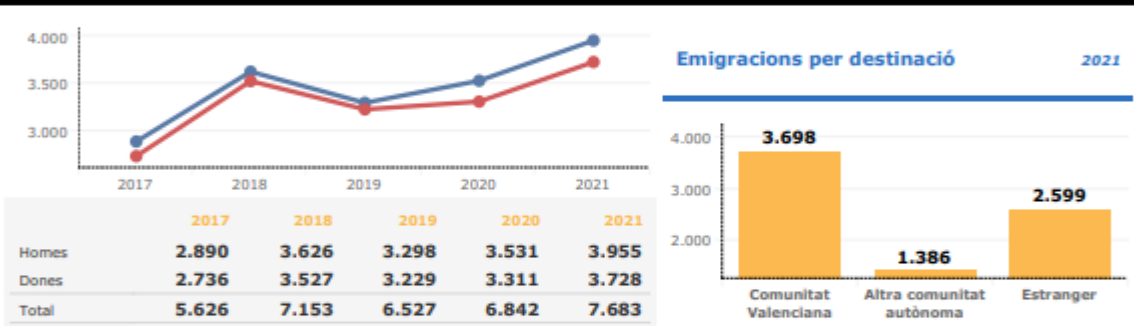
Variacions residencials: Immigracions

Homes Dones Dades a 1 de gener



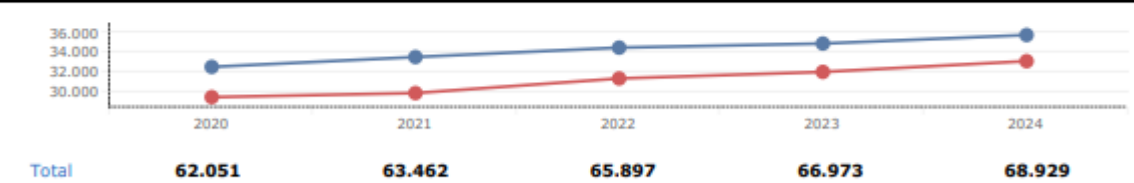
Variacions residencials: Emigracions

Homes Dones Dades a 1 de gener



Persones afiliades a la SS

Homes Dones Dades a 31 de març

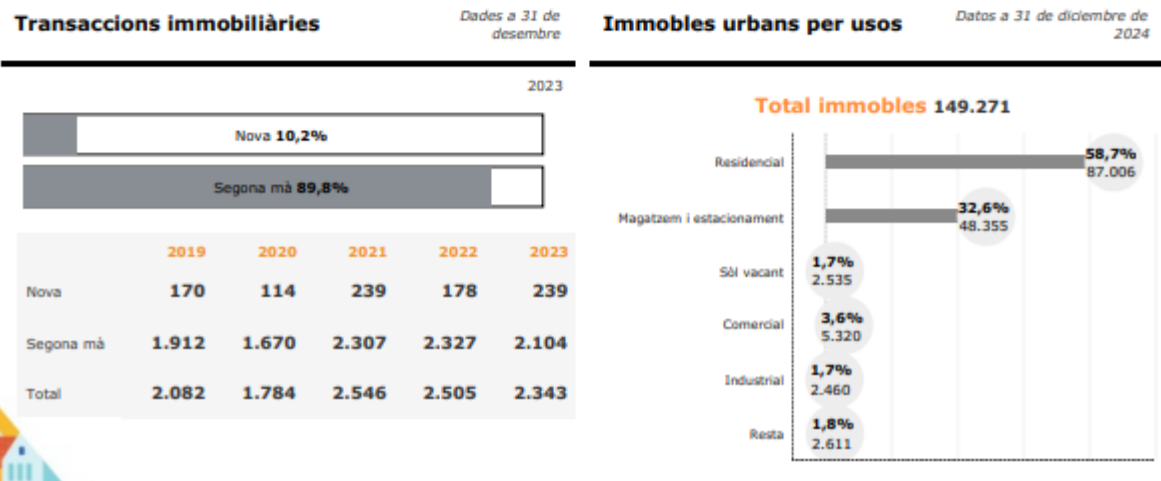
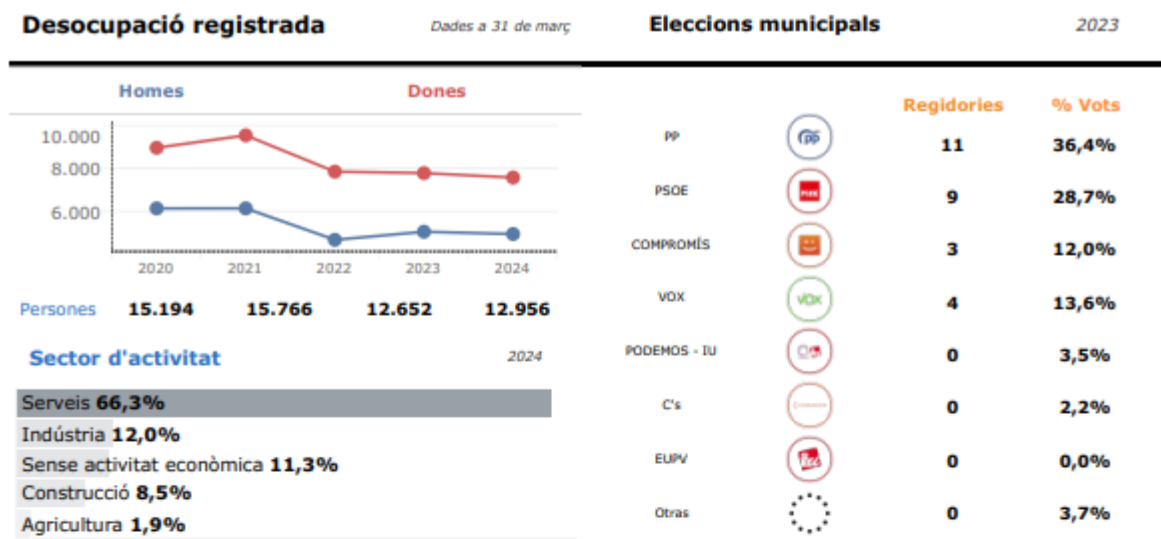


Pensions contributives de la SS

Datos a 31 de diciembre de 2023

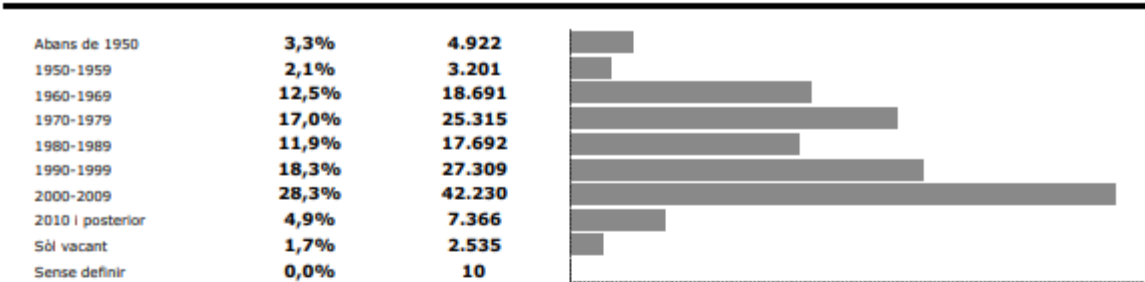
Import mensual mitjà					Pensionistes				
	Jubilació	Viudetat	Otras*	Total		Jubilació	Viudetat	Otras*	Total
Homes	1.679 €	807 €	1.077 €	1.559 €	Homes	13.233	234	2.951	16.418
Dones	1.265 €	999 €	854 €	1.147 €	Dones	10.307	4.416	1.939	16.662
Total	1.498 €	990 €	989 €	1.351 €	Total	23.540	4.650	4.890	33.080

*Inclou pensions d'incapacitat permanent, d'orfanat, i en favor de familiars



Immobles urbans per antigüetat

Datos a 31 de diciembre de 2024



Oferta turística

Dades a 31 de desembre de 2022

	Establecimientos	Plazas		Establecimientos	Plazas
Hotels	17	2.357	Albergs	0	0
Hostals	0	0	Pensions	4	67
Apartaments	451	2.077	Restaurants	369	24.956
Càmpings	0	0	Agències de viatge	46	-
Cases rurals	0	0	Empreses de turisme actiu	16	-

Vehículos per tipus i distintiu ambiental

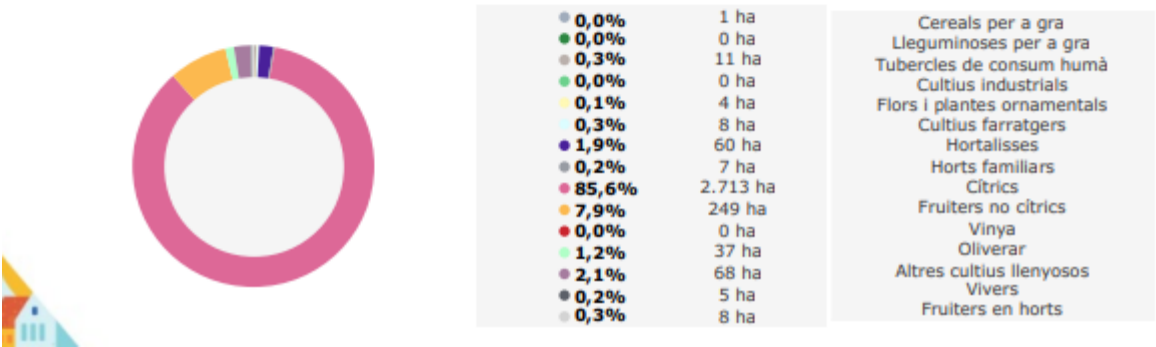
2022

		Zero	ECO	Distintiu C	Distintiu B	Sense distintiu
Total	128.687	884	4.288	45.749	36.943	40.823
Turismos	91.539	506	4.114	35.376	27.796	23.747
Motocicletas	13.688	129	4	6.609	1.727	5.219
Furgonetas	8.057	155	101	1.787	2.412	3.602
Camiones	7.543	6	41	943	2.409	4.144
Autobuses	344	9	27	120	115	73
Tractores industriales	1.320	0	1	651	398	270
Ciclomotores	4.847	79	0	171	2.013	2.584
Otros vehículos	1.349	0	0	92	73	1.184

Superfícies de cultiu

(estimacions municipals)

Datos a 31 de diciembre de 2023



E.9 Afecciones de infraestructuras

El ámbito de estudio presenta afecciones por infraestructuras en algunos puntos:

Afecciones viarias

El sector se encuentra atravesado por la carretera nacional N-225 titularidad del Estado. Con titularidad de carácter autonómico, se encuentra afectado por la CV-183 y CS-22.

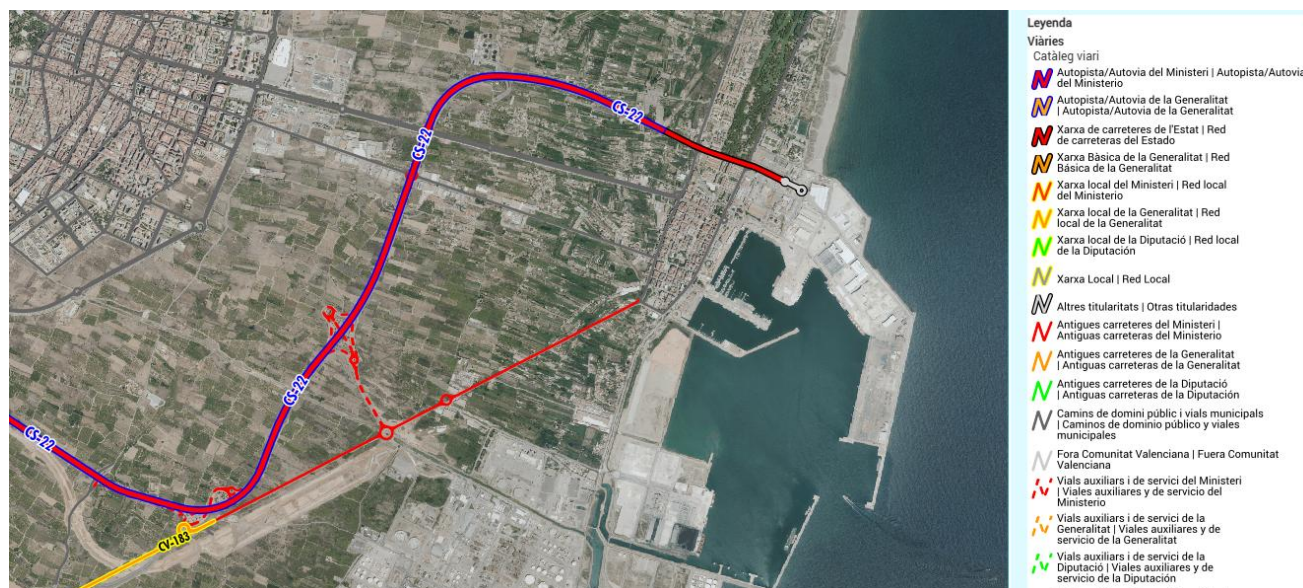


Figura 25 Visor de la GVA. Infraestructuras viarias del Catálogo Viario de la CV

Tanto la CS-22 como la N-225 producen afecciones en el sector, la primera desde la legislación en materia de carreteras autonómica y la segunda estatal.

	Legislación	A ZDP	B ZS	B ZP	C ZA	D LLE
C-22	Estatal, autovía	8 m	25 m		100 m	50 m
N-225	Estatal, convencional	3 m	8 m		50 m	25 m
CV-183	Autonómica, local	3 m		25 m		

Figura 26 Tabla de las dimensiones de las zonas de afección de las carreteras en el ámbito (dominio público, servidumbre, protección, afección y límite edificación)

Ferrovias

El sector está atravesado por la futura línea ferroviaria de acceso al Puerto de Castellón, por lo que se encuentra afecto por las servidumbres del sector ferroviario, definidas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (art. 14, 15 y 16)

Estas afecciones figuran en el PGE de Castelló de la Plana (imagen inferior) y han sido incorporadas a la documentación gráfica y a la normativa:

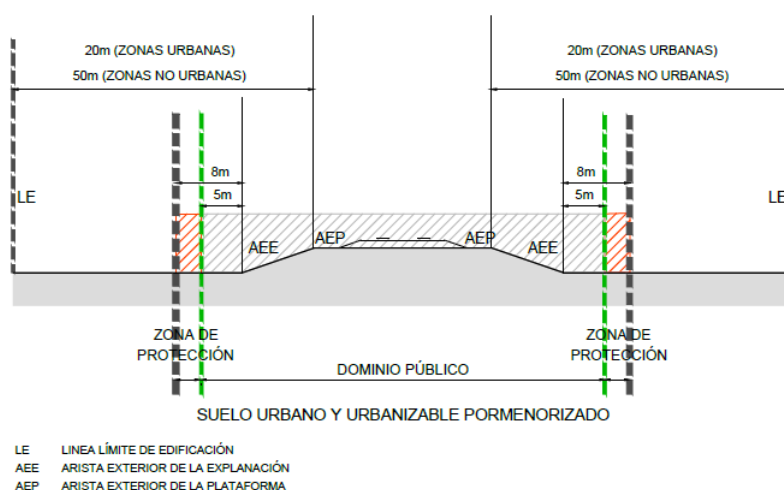


Figura 27 Esquema y distancias consideradas en la afección ferroviaria del PGE

Cauces

La presencia en la zona de los barrancos de Almassora y de Fraga provoca una serie de afecciones contempladas en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- Zona de servidumbre de cinco metros de anchura para uso público.
- Zona de policía de cien metros de anchura, en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.

Por lo que las zonas afectas (definidas en la información gráfica) estarán a lo dispuesto en la legislación en materia hidráulica.

Costas

Aunque de escasa entidad, también está presentes en el ámbito, la servidumbre de protección de costas (Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas)

Líneas aéreas de alta tensión (LAAT) y gasoductos

El sector se encuentra atravesado por una serie de líneas aéreas eléctricas, especialmente de alta tensión de 66 Kv, 132 Kv, 220 Kv Y 440 KV y gasoductos que influirán en la propuesta de actuación.



Figura 28 Extracto del plano de afecciones en el ámbito y su entorno (PGE de Castelló)

En la imagen anterior pueden verse en trazo naranja discontinuo las afecciones correspondientes a las LAAT y en fucsia el trazado de las infraestructuras de gas.

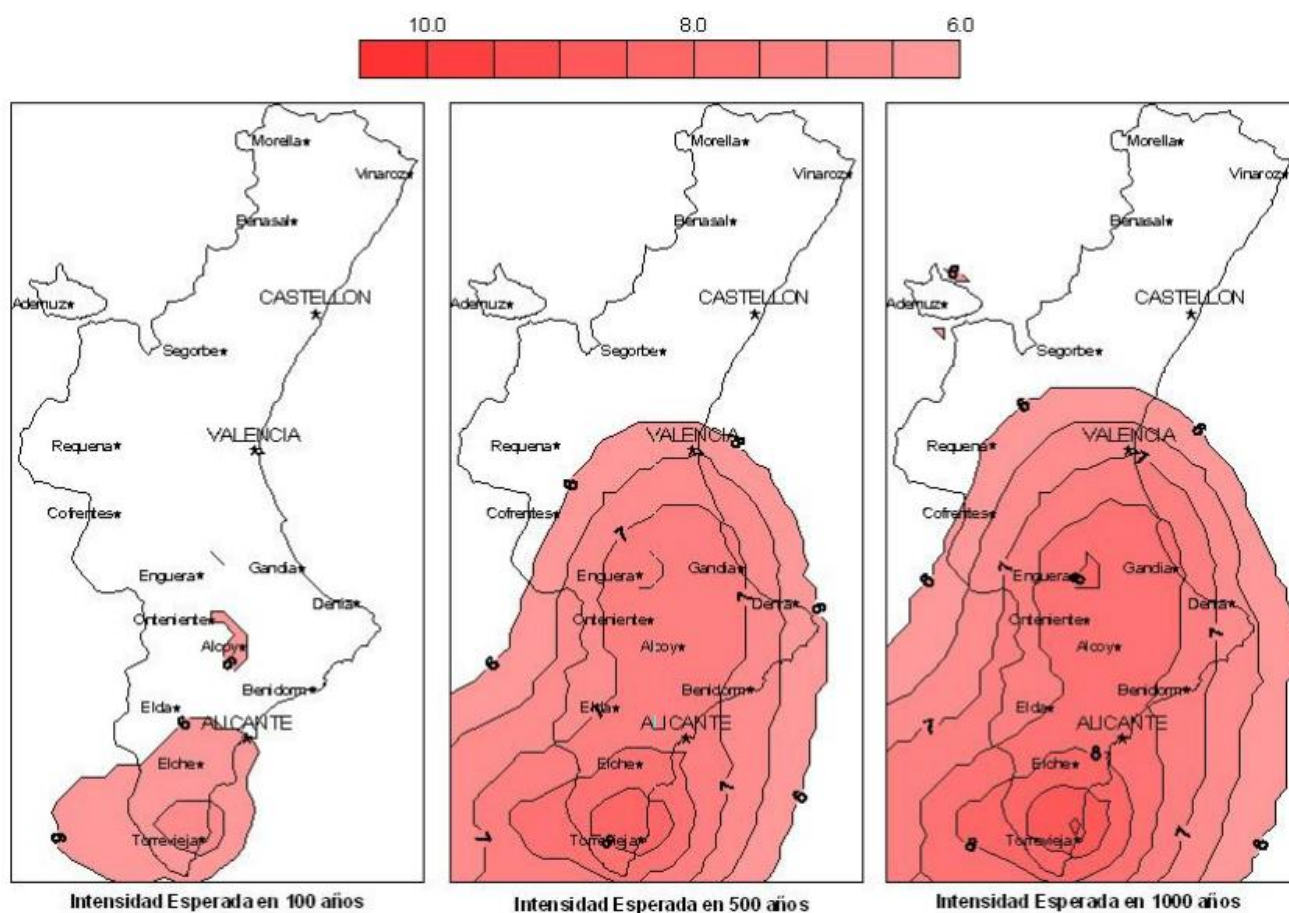
E.10 Otros riesgos

Consultada la cartografía de riesgos de la antigua COPUT, para los riesgos no analizados en puntos anteriores y a través del visor GVA:

- Riesgo de deslizamientos ni desprendimientos. No hay
- Riesgo de erosión actual. Muy baja (0-7 Tm/ha/año)
- Riesgo de erosión potencial. Baja, 7-15 Tm/ha/año

El riesgo sísmico en la Comunidad Valenciana viene determinado el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico, aprobado por Decreto 44/2011, de 29 de abril, del Consell:

La peligrosidad sísmica representa la probabilidad de ocurrencia, dentro de un período específico de tiempo, de un movimiento sísmico del terreno de un nivel de severidad determinado.



Intensidad promedio esperada para distintos periodos de retorno en la Comunitat Valenciana (Fuente: Plan Especial Sísmico de la Comunitat Valenciana)

Teniendo en cuenta el Plan Especial Sísmico de la Comunitat Valenciana, el término municipal de Castellón no cuenta con probabilidad de ocurrencia de actividad sísmica ni en 100 años, ni en 500 años ni en 1.000 años.

Transporte Mercancías Peligrosas

Castellón es un municipio clasificado por el Decreto 49/2011, de 6 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan Especial frente al Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, con riesgo alto. Este riesgo alto se encuentra asociado por varias infraestructuras de transporte que lo atraviesan o que se ubican en el interior del término municipal, la AP-7, la CS-22 (próxima al ámbito de estudio) y la infraestructura ferroviaria.

F. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

En este apartado se trata de definir los posibles efectos sobre el medio ambiente y los elementos del territorio como consecuencia del desarrollo del Plan. Cabe indicar que el objeto del presente Plan es modificar la ordenación estructural y desarrollar la ordenación pormenorizada de los sectores ya definidos en el PGE de Castellón, adaptándose a la inclusión del Proyecto de Interés Autonómico (PIA-BP) en el ámbito del sector, el cual ha disminuido la superficie inicial. Además, el ámbito de estudio está definido como suelo urbanizable industrial y se ubica próximo a la zona industrial de El Serrallo. A continuación, se detallan los posibles efectos sobre el medio ambiente y el territorio.

Efectos sobre la calidad del aire y acústica

Durante la fase de construcción, los niveles de calidad del aire y los niveles acústicos se verán afectados debido al de polvo, ruido y contaminación generada por la maquinaria.

Posteriormente, respecto a la contaminación atmosférica, los niveles podrían incrementar como consecuencia del desarrollo del sector, aunque de forma poco significativa. Estos niveles podrían aumentar, principalmente, como consecuencia de los desplazamientos generados, sin embargo, la nueva zona logística pretende dinamizar el transporte de mercancías por el litoral mediterráneo donde gran parte de las mercancías se podrán transportar a través del ferrocarril, reduciendo los desplazamientos por carretera mediante vehículos pesados. Este modelo basado en un incremento del uso del ferrocarril podría reducir el impacto del tráfico rodado, además, se deberá fomentar el uso de modos de transporte sostenible.

Respecto a la calidad acústica, el principal foco de ruido en los nuevos sectores estará relacionado con el tráfico rodado. A pesar de ello, tal y como se ha indicado en apartados anteriores el sector sería compatible con los objetivos de calidad acústica establecidos.

Efectos sobre en la hidrología

Respecto a la hidrología superficial, los principales problemas se han definido en apartados anteriores, donde se deberá realizar un estudio de inundabilidad pormenorizado del ámbito de estudio. En relación con esto, se deberá prever la canalización del agua de lluvia tanto en los viales como en las parcelas, adaptándose a las necesidades del territorio.

Respecto a la hidrología subterránea no se prevén riesgos de contaminación significativos, pues el ámbito de estudio se asienta sobre zonas de una vulnerabilidad media y una accesibilidad baja.

Efectos sobre en el suelo

Respecto al valor del suelo, se considera que no presenta un valor significativo, pues el Plan General ya tenía reservado este espacio para un sector industrial.

Respecto al uso, los efectos sobre el suelo van a ser la transformación del mismo, pasando de ser un suelo que presenta usos agrícolas a un suelo destinado a la industria. Como consecuencia del cambio de uso, se producirá una impermeabilización del suelo, donde se deberán proponer medidas para mitigar los posibles efectos.

Efectos sobre en el medio biótico

No se han detectado efectos posibles por afección a hábitats, vegetación o fauna en el ámbito de estudio.

Efectos sobre la economía y la población

El desarrollo del sector provocará efectos muy favorables en la economía de Castelló, ofreciendo una amplia oferta de puestos de trabajo, mejorando así la economía tanto a nivel municipal como a nivel supramunicipal. Este sector será complementario a la zona industrial existente y a la estación intermodal, creando una zona logística de importancia a nivel internacional.

Efectos sobre las infraestructuras

Teniendo en cuenta que se generará un mayor número de desplazamientos como consecuencia del desarrollo del sector, se considera que se producirá un aumento significativo en el uso de las infraestructuras viarias. Sin embargo, los efectos sobre el medio ambiente no serán significativos, ya que se promueve un Sistema de Transporte más sostenible con el aumento del uso del sistema ferroviario.

Efectos sobre el patrimonio y el paisaje

Respecto a los elementos del patrimonio de carácter arquitectónico no se detectan elementos importantes en el ámbito de estudio, por lo que no existen efectos negativos. Respecto al patrimonio relativo a arqueología, en el ámbito de actuación encontramos una serie de áreas de vigilancia arqueológica que pueden condicionar la ordenación una vez se realice la prospección arqueológica.

Respecto al paisaje, tal y como se describe en apartados anteriores, el ámbito de estudio se asienta sobre una zona parcialmente afectada por el PATIVEL. A pesar de ello, el PATIVEL no establece suelos de protección litoral ni corredores de carácter ecológico o funcional. La ordenación pormenorizada del Plan se adaptará a las determinaciones del PATIVEL. Por otro lado, el estudio de paisaje del Plan General incluye el ámbito en la unidad de paisaje de cultivos de la Plana, donde predominan campos de cultivos de naranjos y campos de cultivo en abandono en algunas zonas.

Teniendo en cuenta lo descrito anteriormente, se considera que los principales efectos negativos sobre el paisaje serán el impacto visual generado por la edificación y la transformación del entorno. Sin embargo, teniendo en cuenta que en el Plan General reservó este sector para uso industrial, se considera que los posibles efectos ya se han contemplado en dicho Plan y no se incrementan. A pesar de ello, el presente Plan deberá de adaptarse para establecer una transición adecuada con esta unidad de paisaje y establecer elementos de conexión con el resto del territorio.

Efectos sobre el cambio climático

En este apartado se realiza un preanálisis de la perspectiva climática, de acuerdo con el artículo 24 de la Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana. Dicho artículo establece que:

*1) La nueva formulación, adaptación o revisión de los planes sectoriales y territoriales de carácter supramunicipal incorporarán la perspectiva climática en el proceso de evaluación ambiental. **Así mismo, la documentación ambiental de los instrumentos de planeamiento municipal estructural y de los instrumentos de planeamiento municipal que desarrollen ordenación detallada incluirán también esta perspectiva en el proceso de evaluación ambiental.** La perspectiva climática incluirá, al menos, los siguientes análisis:*

- a) Un análisis de su impacto sobre las emisiones de gases de efecto invernadero directas e indirectas, así como medidas destinadas a minimizarlas o compensarlas en caso de que no se puedan evitar.*
- b) Un análisis de riesgos y vulnerabilidad actual y prevista ante los efectos del cambio climático y medidas destinadas a reducirla.*
- c) Una evaluación de las necesidades energéticas de su ámbito de actuación y la determinación de las medidas necesarias para minimizarlas y para garantizar la generación de energía de origen renovable.*

2) Los planes generales de ordenación municipal reservarán una o varias zonas de suelo destinadas a la generación de energía renovable con una superficie suficiente para atender las necesidades de energía que requieran los nuevos desarrollos urbanísticos previstos en el planeamiento municipal.

Además, en el artículo 25 de esta misma Ley, se indica que: *en los procedimientos de evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que estén sujetos a la misma se tendrán en cuenta los objetivos de esta ley y los del Plan Valenciano Integrado de Energía y Cambio Climático.*

Por un lado, respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero se producirá un incremento relacionado con el aumento de los desplazamientos y las actividades implantadas en el sector. A pesar de ello, se promoverá el uso de fuentes de energía renovables y de modos de transporte sostenibles, con el objetivo de reducir estas emisiones. Paralelamente, se deberá seguir las medidas de compensación establecidas por la Estrategia Valenciana del Cambio Climático para poder minimizar los posibles impactos generados en las diferentes fases.

Una vez desarrollado el sector, se considera que las emisiones de GEI generadas estarán relacionadas principalmente con los consumos asociados a la actividad industrial, así como a los desplazamientos generados. A pesar de ello, se considera que las emisiones generadas por los desplazamientos en el futuro no serán significativas, ya que gran parte de los desplazamientos hasta el puerto se realizarán mediante tren, reduciendo el volumen de desplazamientos realizados por carretera mediante vehículo pesado.

Actualmente no se han podido cuantificar las emisiones generadas para la alternativa seleccionada, sin embargo, se propone establecer medidas de reducción en cada una de las fases de desarrollo del sector.

Por otro lado, el análisis de riesgos y vulnerabilidad permite determinar el nivel de adaptación del municipio frente al cambio climático. En este análisis deben definirse los principales riesgos climáticos y definir el nivel de vulnerabilidad asociados a estos riesgos. El municipio de Castellón cuenta con riesgos asociados a inundaciones fluviales y costeras, así como riesgos asociados al calor, a la sequía y al estrés hídrico.

Se considera que el desarrollo del presente Plan no ocasionará cambios importantes en el territorio que puedan afectar a los riesgos existentes, pues solamente se trata del desarrollo de un sector destinado al uso industrial ya definido por el Plan General, adaptándose a las nuevas necesidades surgidas por nuevos proyectos desarrollados.

Respecto a las necesidades energéticas derivadas de los nuevos desarrollos, se considera que la mayor demanda energética estará relacionada con los consumos industriales y con la demanda asociada a los desplazamientos realizados. Actualmente las necesidades energéticas no se pueden cuantificar. Sin embargo, se propone que las medidas de minimización se deberán establecer en fases posteriores cuando estén definidas las necesidades energéticas.

Por último, indicar que se prevé la integración de la “Herramienta de soporte para el diagnóstico del impacto del cambio climático en instrumentos de planificación urbanística”, desarrollada por la Generalitat Valenciana, en fases posteriores al presente documento. Asimismo, se seguirán las directrices establecidas en la guía metodológica “Directrices para la integración de la perspectiva climática en el procedimiento de evaluación ambiental de los instrumentos de planificación urbanística”, que permitirán definir el nivel de emisiones GEI, conocer las principales amenazas del municipio y los impactos, gestionar los riesgos asociados de manera efectiva, establecer prioridades y definir medidas de mitigación y adaptación al cambio climático efectivas, con la siguiente metodología:

1. **Mitigación de emisiones:** Busca reducir los gases de efecto invernadero (GEI) que podrían generarse por un plan urbanístico:
 - Identificación de fuentes de emisión: Edificaciones, movilidad, residuos, cambios de uso del suelo, energía, etc.
 - Cálculo de emisiones por alternativas: Se estiman los GEI asociados a distintas opciones de planificación.
 - Factores de emisión: Se utilizan factores reconocidos internacionalmente (como los de DEFRA y MITECO) para calcular el impacto.
 - Propuesta de medidas: Actuaciones específicas para reducir emisiones, como fomento del transporte sostenible, energía renovable, diseño urbano compacto, etc.
2. **Adaptación al cambio climático:** Se evalúa cómo puede un plan enfrentarse a los riesgos climáticos futuros:
 - Evaluación de riesgos climáticos locales: Sequías, olas de calor, inundaciones, subida del nivel del mar, etc.
 - Identificación de vulnerabilidades: Infraestructuras, población sensible, ecosistemas frágiles, etc.

- Definición del alcance geográfico y temporal: Qué zona se analiza y con qué proyecciones temporales.
- Checklist de medidas de adaptación: Herramienta práctica que orienta en la incorporación de soluciones resilientes.
- Cálculo del índice de adaptación: Se mide la capacidad de respuesta de cada alternativa urbanística.

El ámbito del Sector LogístiCS es un suelo urbanizable propuesto desde el Plan General Estructural de Castellón de la Plana como ámbito de suelo urbanizable industrial, especialmente con el uso logístico vinculado a la actividad portuaria.

En el caso de Castelló de la Plana y de las áreas económicas del territorio, la ETCV ya contempló la ciudad como un nodo logístico de carácter regional entre los ocho establecidos para la Comunitat. Este nodo debía tener una plataforma intermodal y una zona de actuaciones logísticas, de las que la localidad carecía en el momento de la aprobación. A su vez, éste está enmarcado en los objetivos 4 Maximizar el potencial metropolitano del área urbana de Castellón y 15 favorecer la puesta en valor de las nuevas potencialidades energéticas del territorio.



El tejido industrial de Castelló está muy concentrado alrededor de Castelló de la Plana, y se conforma en un auténtico clúster de la cerámica a nivel estatal por la presencia de la mayoría de las industrias pertenecientes a este sector económico, con un fuerte carácter exportador, por lo que la actuación tiene un beneficio directo en tanto en cuanto, mejora desde el punto de vista de la eficacia, la sostenibilidad y la logística de un sector puntero.

La actuación “LogístiCS” por su carácter, viene a desarrollar este objetivo establecido por la ETCV conjuntamente con las actuaciones en materia de ferrocarriles que se están desarrollando en el área enmarcadas en las directrices de la Agenda Urbana Valenciana (Acuerdo de 31 de marzo de 2023, del Consell, de aprobación de la Agenda Urbana Valenciana) para potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril.

Tanto el Plan Director del Puerto de Castelló (aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Castelló el 22 de octubre de 2003 y ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado en su sesión 144 de 18 de julio de 2006, según lo dispuesto en el artículo 36.3 de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general) como el Plan Especial de la Zona Portuaria (Resolución de 11 de enero de 2005, del Conseller de Territorio y Vivienda, por la que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan Especial del Puerto de Castelló), prevén tanto el acceso ferroviario al puerto como la zona logística planteada.

Entre la escala de la ETCV y el planeamiento municipal, la Comunitat Valenciana carece de instrumentos urbanísticos definitivamente aprobados que planifiquen las actuaciones enmarcadas en el ámbito de las actuaciones económicas (Plan de Acción Territorial). A pesar de ello, esta actuación, como se ha descrito, está enmarcada en el objetivo común de establecer un nodo logístico estratégico en Castelló de la Plana, que abarca planes, estudios y proyectos de logística, puertos de interés general, transporte ferroviario, movilidad en general y actividades económicas.

Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana: Redactado en 2018 contempla las necesidades reales de las infraestructuras logísticas en base a la oferta de infraestructuras de transporte y tráfico de mercancías y determina la zona de Castelló de la Plana como un área oportunidad de primer rango.

Ferrocarril: El Corredor Ferroviario Mediterráneo es una infraestructura estratégica para la Comunitat Valenciana (integrada en el Arco Mediterráneo) en general y para la ciudad de Castelló de la Plana en particular, así está reconocido desde la Unión Europea que lo incluye en la Red Transeuropea de Transporte, con el objetivo de contar con un transporte más eficiente y menos agresivo con el medio ambiente. Contemplado también a nivel estatal, es objeto de ayudas y subvenciones para ejecutar las actuaciones necesarias para su consecución y mejora, recogidas en los diferentes instrumentos de planeamiento aprobados en el área. En el ámbito de estudio cabe destacar:

Nuevo Acceso Ferroviario Sur, al Puerto de Castelló: El Puerto de Castelló cuenta con un acceso ferroviario (a dársena norte) conectado con la Red Ferroviaria de Interés General, de una sola vía sin electrificar y en ancho ibérico, infraestructura a todas luces insuficiente para la envergadura del Puerto de Castelló. El nuevo acceso se plantea en doble vía, electrificado y ancho mixto, con una plataforma intermodal que está integrada (aunque externa) con el ámbito de los sectores SI-Plataforma Logística y SI-Carretera Gro-Almazora, que van a funcionar a modo de zona de actividades logísticas del puerto. El tramo I de las obras (desde la conexión con la RFIG hasta la estación intermodal se encuentra en ejecución, mientras que el tramo II (desde la estación

intermodal hasta los terrenos del puerto) se encuentra adjudicado. La fase I del tramo interior al puerto de Castelló se encuentra en ejecución.



Figura 29 Esquema conjunto del acceso sur planteado. Fuente: Autoridad Portuaria del Puerto de Castelló

Ferrocarril. Estación intermodal

El proyecto constructivo de la estación está redactado y contempla las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras, a nivel de plataforma, necesario para materializar la conexión ferroviaria de la línea del Corredor Mediterráneo de Valencia-Barcelona entre las estaciones de Almassora y Castelló, con el Puerto de Castelló en su tramo II.

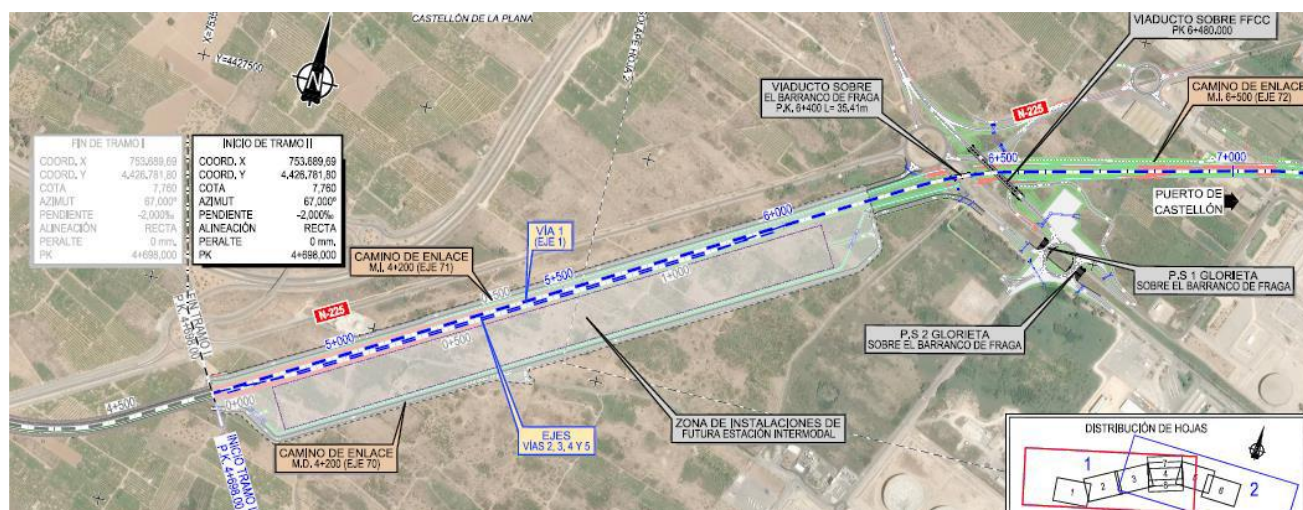


Figura 30 Detalle plano de conjunto del pr. constructivo de plataforma del nuevo acceso ferroviario sur al puerto de Castelló. Tramo II (INECO)

PATCAS

El PAT del Área Funcional de Castelló, enmarcado en la ETCV, ahora en tramitación (versión preliminar) tiene como objetivo situar el área *“como una de las de mayor calidad urbana del Arco Mediterráneo, configurando un espacio competitivo, amable y solidario, capaz de retener y atraer talento y profesionales creativos, integradora de los grupos más desfavorecidos y conocedora del gran valor ambiental y cultural de sus activos territoriales.”* Para ello, establece una serie de directrices y propuestas entre las que figuran los accesos al puerto de Castelló (ferroviario y de carreteras) y la plataforma logística intermodal y el área objeto de esta actuación como de nueva centralidad para que el Puerto de Castelló se constituya como un polo logístico.

También señala el peligro de conurbación del área y la necesidad del reconocimiento de las zonas de regadíos históricos de la Plana.

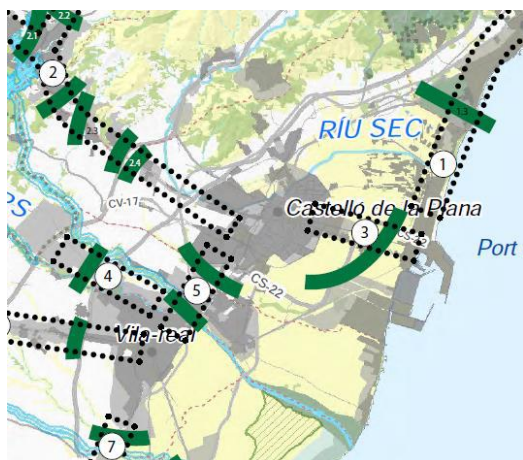


Figura 31 Zonas de actuación frente a los fenómenos de conurbación y vectores de continuidad matriz agraria (color verde claro). Fuente: PAT del Área Funcional de Castelló

PATRICOVA (Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana). La zona donde se encuentra el ámbito de la actuación, que está afectado por peligrosidad de inundación, ya ha sido objeto de estudios de inundabilidad. Nos encontramos con suelo urbanizable sin programa de actuación integrada aprobado y afectado por riesgo de inundación, por lo tanto, es de aplicación el artículo 19 de la normativa del PATRICOVA, por lo que deberá ser objeto de un estudio de inundabilidad específico (de mayor detalle que los previos) que concluirá sobre la procedencia de:

- Desclasificar todo o parte del citado suelo.
- Establecer condiciones a la ordenación pormenorizada para evitar la localización de los usos más vulnerables en las zonas de mayor peligrosidad de inundación del sector.
- Realizar obras de defensa, que, en todo caso, deberán incluirse en las obras de urbanización de la actuación y constituirán una condición de conexión de la actuación integrada.
- Imponer condiciones a la forma y disposición de las edificaciones a materializar dentro del sector.

El suelo de la EDAR no puede quedar afecto a riesgo de inundación, tampoco las industrias referidas en el anejo I de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrado de la Contaminación que puedan ocasionar contaminación accidental en caso de inundación.

PATIVEL (Decreto 58/2018, de 4 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde Litoral de la Comunitat Valenciana (PATIVEL).

Aunque en el ámbito que nos ocupa el PATIVEL no establece suelos de protección litoral ni de refuerzo del litoral, ni corredores de carácter ecológico y/o funcional, la ordenación pormenorizada del Plan Especial estará a lo dispuesto en sus determinaciones generales para los ámbitos estricto, ampliado y de conexión y en lo

relativo a la Vía Litoral. En materia de paisaje, el PGE y el POP de Castellón redactaron el correspondiente Estudio de Integración Paisajística.

El EP del PGE incluye el ámbito en la unidad de paisaje supramunicipal de paisaje de cultivos de la plana (en coherencia con el Paisaje de Relevancia Regional PRR 36 Huerta de la Plana de Castellón) y en las unidades dentro de ésta de 3B huerta del marjal y 4F transición cultivo-marjal, el EP del POP consecuentemente, incluye el ámbito en las subunidades 2C (paisaje industrial del Grao) y 7B (industrial/terciario en bordes de conexión) para las que establece unas normas de carácter general y particular (fichas de paisaje pormenorizado).

Esta unidad de paisaje, considerada de alta calidad paisajística se ha incluido en el Catálogo de Protecciones del PGE. Se trata, en nuestro caso, de un paisaje de borde entre un suelo de carácter industrial relacionado con el desarrollo del Puerto de Castellón y otro de características agrícolas, para el que se establece una transición en la ordenación pormenorizada y se prioriza la conexión entre ambos. El Plan Especial contemplará entre su documentación un estudio de integración paisajística, que desarrollará pormenorizadamente la integración en el medio del desarrollo del sector.

H. JUSTIFICACION DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

Este documento se corresponde con un Plan Especial y en puntos anteriores se ha descrito que se estará a lo dispuesto a la **evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada**, puesto que, según el art. 46.3.a del TRLOTUP:

“3. El órgano ambiental y territorial determinará si un plan debe estar sujeto a de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada u ordinaria en los siguientes supuestos:

a) Las modificaciones menores de los planes mencionados en el apartado 1. (...)

- 1. Son objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria los planes, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consell, cuando:*

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental relativos a: agricultura, ganadería, silvicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, riesgos naturales e inducidos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbanizado o rural, o del uso del suelo.

b) Requieran una evaluación conforme a la normativa comunitaria, estatal o autonómica reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000.

c) La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial, los planes generales estructurales, o cualesquiera otros planes y aquellas modificaciones de los antes enunciados que establezcan o modifiquen la ordenación estructural, y así lo establezca el órgano ambiental.”

El suelo sobre el que se desarrolla el plan tiene la clasificación legal de suelo urbanizable, desde la aprobación del PGE de Castellón de la Plana, tanto el PGE como el POP han sido sometidos a evaluación ambiental estratégica en su procedimiento ordinario. El Plan Especial modifica sensiblemente la ordenación estructural en los términos indicados en el apartado A.3 de este documento, aunque su función principal es la del desarrollo de la ordenación pormenorizada de unos ámbitos evaluados ambientalmente.

Se propone la tramitación ambiental simplificada en base a que los cambios operados respecto de las determinaciones del Plan General Estructural, tal y como han sido enunciados en el apartado A.3, no generan unos efectos que no hayan sido ya valorados en la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del propio Plan General Estructural.

En relación a este punto, y a los efectos de justificar la aplicación del procedimiento simplificado de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, se significa que, aunque el Plan General Estructural ha establecido que el desarrollo de los sectores que conforman LogistiCS exige de la tramitación y aprobación de un Estudio de Inundabilidad, y ello podría considerarse que implica que el terreno ordenado presenta unas características naturales especiales (lo que conllevaría la aplicación del procedimiento ordinario de Evaluación y no el Simplificado) en opinión del equipo redactor ello no resultaría correcto, puesto que en esta zona y ámbito ya se han desarrollado al menos otros dos estudios de inundabilidad: (i) el del propio Plan General Estructural y (ii) el propio de la Estación Intermodal de ADIF.

Es decir, desde el punto de vista del equipo redactor la previsión de incorporar a la documentación técnica que se someta a Evaluación Ambiental Estratégica de un Estudio de Inundabilidad tiene la significación, en este caso, de analizar y validar las medidas que se han establecido en otros proyectos (particularmente en el de la Estación Intermodal) y analizar la incidencia de las mismas en el ámbito ordenado. Dicho con otras palabras, a pesar de ser exigido ese Estudio de Inundabilidad, su exigibilidad no procede de un análisis *ex novo* de la cuestión sobre el ámbito del Plan Especial, sino que tiene por objeto el análisis de la incidencia de otras medidas sobre dicho ámbito.

I. ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS. RESUMEN DE ELECCIÓN

Alternativa 0. No actuación sobre el planeamiento y gestión.

La no actuación sobre el suelo urbanizable definido por el PGE de Castellón, evitando la implantación de suelos de carácter logístico en un nodo logístico de escala regional, definido desde la ETCV y que va a servir de apoyo al Puerto de Castellón y a la estación intermodal sobre el acceso ferroviario (sur) al Puerto, provocaría que dicho nodo no se completara. El Puerto de Castellón, a pesar de las inversiones recibidas, carecería de una zona logística que no reduciría la capacidad de incrementar el volumen de carga del mismo, y mermaría la eficiencia en la gestión de las mercancías, resultando, por tanto, una inversión de dudosa sostenibilidad económica.

Los suelos, quedarían clasificados como urbanizables, circunstancia que suele provocar el abandono de los cultivos y la venta de las propiedades a interesados en su desarrollo urbanístico. En tal caso, habría que proceder a la desclasificación de los mismos, modificando así, el modelo territorial del Plan General Estructural de Castellón.

El potencial del puerto de Castellón y la industria del área funcional de Castellón de la Plana necesita infraestructuras acordes a su envergadura, la construcción de la estación intermodal y el acceso al puerto del ferrocarril es una actuación alineada con ella. La falta de una zona logística que permita alcanzar toda la capacidad de la estación provoca efectos negativos en el medio, puesto que el sistema de transporte no funciona de manera óptima, relegando gran parte del tráfico de mercancías a la carretera.

Alternativa 1. Desarrollo de la ordenación sin considerar otras actuaciones.

Se desarrolla el área logística, sin considerar la tramitación del Proyecto de Interés Autonómico, “Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón” (PIA-BP) que cuenta con las siguientes actuaciones de su tramitación:

- El PIA-BP ha sido admitido a trámite por parte de la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo el 23 de octubre de 2024.
- Se ha iniciado la fase de intervención administrativa ambiental del proyecto según la Ley 6/2014, de 25 de julio, de Prevención, Calidad y Control Ambiental de Actividades de la Comunitat Valenciana, (DOCV nº 10.060 de 05/03/2025 ANUNCIO del procedimiento por el cual se modifica sustancialmente la autorización ambiental integrada 035/AAI/CV, para el proyecto de descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la refinería de Castellón de la Plana (proyecto de interés autonómico)
- En aplicación del art. 63bis.2 del TRLOTUP:
“2. Si la ejecución del Proyecto requiriese aprobar unas Normas Urbanísticas tal y como se ha señalado en el art. 63.2.x) de este Texto Refundido, referidas exclusivamente a las condiciones urbanísticas requeridas para la viabilidad del proyecto, la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica de las mismas se realizará por el procedimiento simplificado, durante el mismo periodo de tiempo en el que se estuviere realizando el trámite de intervención administrativa ambiental del proyecto.”

Se ha iniciado (noviembre de 2024) la EAE del documento de Modificación del PGE de Castellón de la Plana relacionada con el Proyecto de Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón (PIA-BP), que se encuentra en fase de consultas a las administraciones públicas y público interesado.

Por tanto, su declaración y posterior desarrollo como Proyecto de Interés Autonómico es más que probable, y provocaría una modificación de carácter sustancial en la alternativa considerada, alterando las redes de comunicaciones y la superficie de la actuación de la misma.

A pesar de ello, se propone una ordenación que:

- Modifica la localización de la EDAR y la integra en el sector. En el PGE de Castellón la EDAR se localiza en un ámbito exento de afecciones y con una cota elevada que hace necesario el bombeo. Además, forma parte de la red primaria adscrita al sector por lo que es innecesaria su urbanización. Ante la gran cantidad de superficie con afecciones de carácter sectorial presentes en el sector, que imposibilita la materialización de la edificabilidad, se hace conveniente reservar las zonas exentas para incluir parcelas privadas y situar la depuradora, compatible con las afecciones, en una localización más baja.
- Establece una disposición de los espacios abiertos de forma lineal que permita su carácter continuo y conexo.
- Situar los equipamientos en localizaciones céntricas del sector, evitando los espacios marginales.

- Crear manzanas de gran tamaño, de carácter regular y orografía sensiblemente llana, evitando en la medida de lo posible, las afecciones sectoriales que impiden la materialización de la edificabilidad.

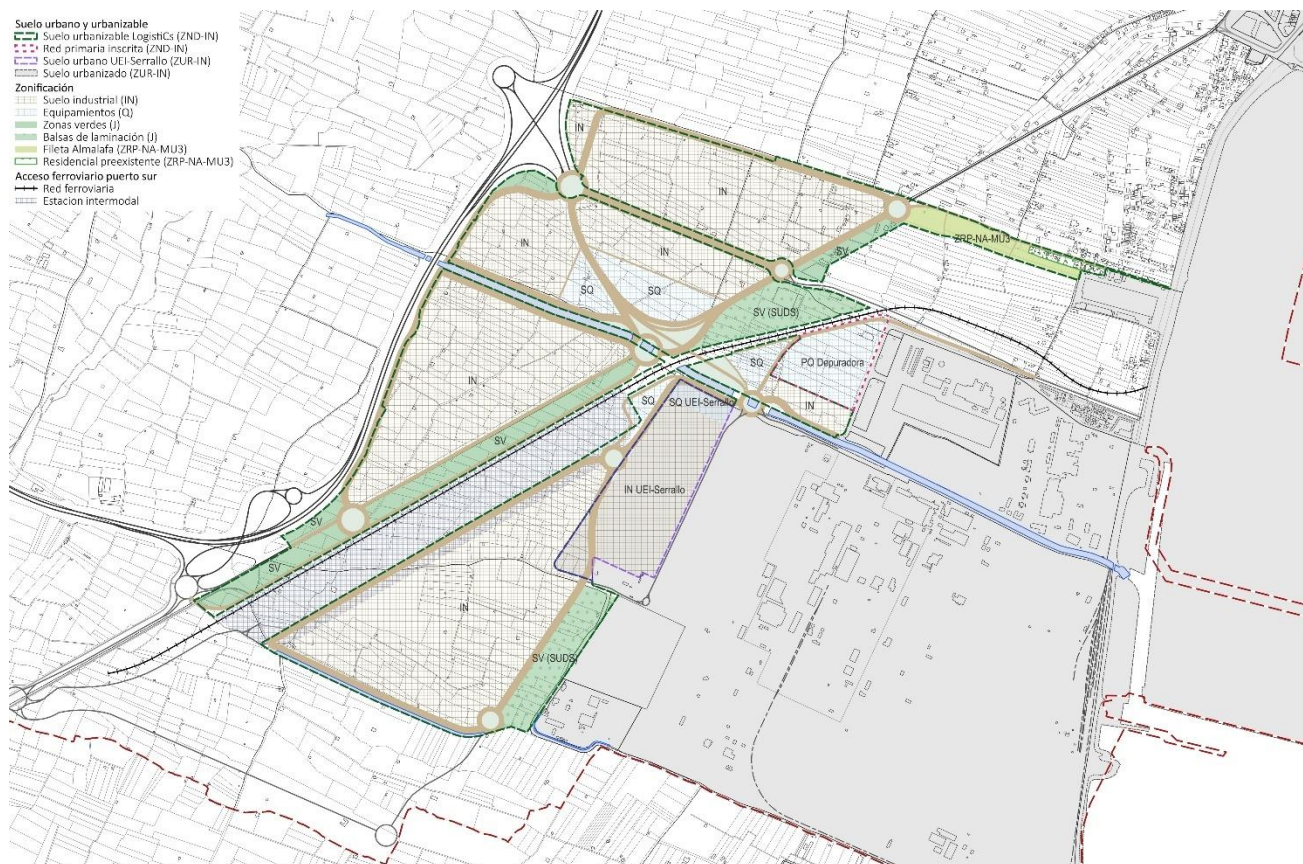


Figura 32 Imagen de la ordenación según la Alternativa 1

Alternativa 2. Desarrollo de la ordenación considerando el PIA-BP.

Se altera la superficie de la actuación, considerando que el PIA-BP va a ser una realidad a corto plazo, por lo que disminuye el ámbito de aquélla, pero se mantienen las líneas estratégicas de la ordenación planteada en la alternativa 1.

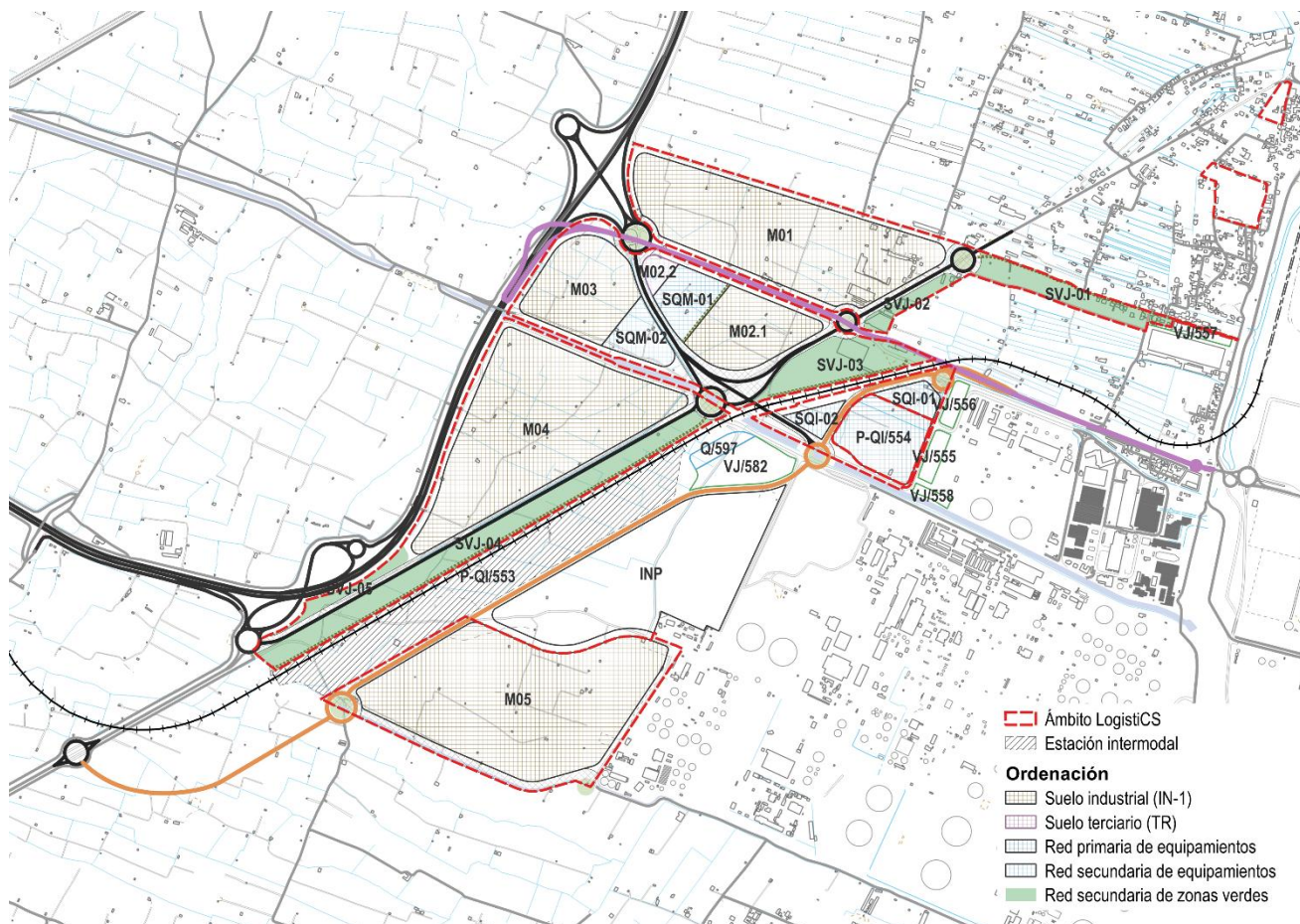


Figura 33 Imagen de la ordenación según la Alternativa 2

La tramitación del planeamiento urbanístico supone un procedimiento que se dilata a lo largo del tiempo. El hecho de no considerar una actuación que, hasta el momento, ha superado todas sus fases, provocaría una duplicidad innecesaria de tiempo y recursos.

Motivos de selección de las alternativas contempladas

ALTERNATIVA	POTENCIALIDAD DEL TERRITORIO	EFFECTOS MEDIOAMBIENTALES Y PAISAJÍSTICOS
0 NO ACTUACIÓN	Se perdería la oportunidad de incrementar la cuota del ferrocarril en el movimiento de mercancías que provoca la industria de Castellón.	La falta de desarrollo de la zona logística provoca la infrautilización del ferrocarril y el refuerzo del uso de la carretera, transporte con altas dosis de emisiones negativas a la atmósfera, para el tráfico de mercancías. Muchos cultivos se abandonan en los suelos ya clasificados como urbanizables.
1	La industria cerámica de Castellón es uno de los principales factores de la potencialidad de su área. En este sentido, dotarla de infraestructuras y servicios complementarios que permitan un desarrollo innovador y sostenible se hace imprescindible. El polígono de carácter logístico es uno de los servicios que va a aportar mayor calidad a su desarrollo.	El refuerzo del ferrocarril baja la cuota del transporte por carretera, que provoca mayores emisiones a la atmósfera. El crecimiento de la zona industrial es continuo con el polígono del Serrallo, evitando localizaciones aisladas e inconexas.
2		

ALTERNATIVA	MOVILIDAD	SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	
0 NO ACTUACIÓN	La movilidad de las mercancías derivadas del Puerto no alcanza la eficacia esperada ante la presencia de la estación intermodal y del nuevo acceso ferroviario.	La falta de zonas logísticas junto a puertos y estaciones intermodales disminuyen la optimización de las tareas de transporte y logística	
1	Se optimiza el sistema de transporte conjuntamente con la presencia de la estación intermodal y su conexión ferroviaria con el puerto. Se completa la red viaria en todas las vertientes, optimizando el sistema de transporte	Las infraestructuras que se están desarrollando en la zona de Castellón encaminadas a su desarrollo económico, con actuaciones en el puerto y en su acceso ferroviario, se benefician de la presencia de una zona logística, capaz de servir de apoyo al puerto y a la estación intermodal, permitiendo una gestión más eficaz de las mercancías y una reducción de costes en la cadena logística	
2			A pesar de que no se encuentra definitivamente aprobado, su tramitación hasta el momento está siendo firme y todo apunta a que el PIA será una realidad. Adaptar el desarrollo del Sector Logístico a este hecho, hará que la actuación no sufra modificaciones que dilaten su puesta en marcha innecesariamente.

Figura 34 Matriz comparativa de las alternativas planteadas

Si observamos la matriz de la imagen anterior, parece claro que dejar sin una zona logística al tándem del acceso ferroviario al puerto (junto con la estación intermodal) y la potencialidad del puerto demostrada a tenor de la presencia de una industria innovadora y consolidada entorno al sector cerámico, provocaría la pérdida de una oportunidad de alcanzar la mayor cuota de sostenibilidad económica y ambiental en el desarrollo de la zona.

La inclusión, desde el inicio, de la inminente aprobación del Proyecto de Interés Autonómico, de “Descarbonización de los productos y procesos productivos que se llevan a cabo en la Refinería de Castellón”, sólo provocaría una dilatación temporal y un consumo de recursos técnicos y económicos innecesarios.

Por todo lo expuesto, se adopta la Alternativa 2.

J. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE EFECTOS

El presente Plan no incrementa los posibles efectos negativos sobre el medio ambiente ni sobre el territorio ya que la actuación se ubica en una zona destinada al uso industrial desde un Plan General Estructural evaluado ambientalmente. El desarrollo de este sector permitirá dotar al municipio de una zona logística que se complementará con la zona industrial existente y con la nueva estación intermodal, creando así un nodo industrial de importancia regional.

A pesar ello, se propone que se tengan en cuenta medidas de prevención y reducción de posibles efectos generados. Para ello, se proponen una serie de medidas que se deberán tener en cuenta tanto en la fase de obras como en las fases posteriores cuando la zona logística esté en funcionamiento. A continuación, se muestra una serie de medidas de prevención y de reducción en relación con los posibles efectos detectados.

Medidas sobre la calidad del aire y acústica

- Reducción de la huella de carbono
- Fomento del uso de modos de transporte sostenibles
- Ahorro energético y uso de energías renovables
- Uso de asfaltos fonoreductores en las tareas de asfaltado y mantenimiento de los viales
- Elaboración de Plan de Movilidad

Medidas sobre en la hidrología

- Análisis pormenorizado de la inundabilidad del sector
- Control de la depuración de aguas (EDAR) y red de saneamiento separativa
- Implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS)

Medidas sobre en el suelo y medio biótico

- Diseño de zonas y corredores verdes
- Mantenimiento y mejora de la conectividad ecológica
- Ajardinamiento de zonas interiores

Medidas sobre el patrimonio y el paisaje

- Pantallas vegetales y diseño integral con el territorio
- Medidas de integración paisajística
- Mantener los principales elementos del territorio (caminos, acequias, etc)

Además de estas medidas, se deberán tomar otras medidas de mitigación y adaptación en función de las necesidades surgidas en cada fase del Plan. Algunas de estas medidas pueden estar relacionadas con las medidas propuestas en la Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía.

K. SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN

A pesar de que no se han detectado problemas ambientales negativos adicionales significativos en el desarrollo del presente Plan, se propone que se realice un seguimiento ambiental con el objetivo de obtener una serie de indicadores que muestren algunos valores respecto al consumo energético, el consumo de recursos hídricos o los niveles de contaminación ambiental y acústica.

Para ello se propone utilizar los indicadores establecidos por la Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía. Estos indicadores se pueden clasificar en indicadores de mitigación, indicadores de adaptación o indicadores comunes. Estos indicadores se seleccionarán en función de las necesidades existentes durante las diferentes fases del Plan.

En cuanto a los efectos sobre los indicadores previstos por el Plan General Estructural de Castelló de la Plana:

▪ **A1 Utilización racional del suelo – Nuevos crecimientos urbanísticos:**

Los indicadores previstos por el PGE para la temática de ocupación racional del suelo no se ven modificados, ya que el sector LogistiCS se implanta sobre suelo clasificado como urbanizable. Ya se ha identificado una demanda sobre el suelo logístico en el entorno del puerto de Castellón de la Plana, que justifica su desarrollo, habiéndose identificado, como ya se ha indicado, el inicio de dos expedientes de PIA en el entorno del suelo a transformar.

- % de suelo planificado (m²s) en relación con la demanda de suelo (m²s), diferenciando los usos urbanísticos.
- Incremento del Consumo de Suelo por crecimiento urbanístico.
- Intensidad de Uso-IEB (m²s/m²t) procurando una densidad media y alta.

▪ **A2 Utilización racional del suelo – Grado de desarrollo y Secuencia Lógica. Regeneración urbana:**

Como consecuencia de la aprobación del presente Plan Especial, si se mantienen las expectativas, se incrementará el suelo desarrollado y urbanizado, todo ello previsto por el propio PGE:

- % de suelo urbano-urbanizable desarrollado, urbanizado y consolidado.

▪ **B. Protección del medio natural – Tipos de protección del SNU Protegido y Zonificado en SNU Común:**

El Plan Especial LogistiCS no altera las previsiones del PGE:

- % de superficie afectada por las figuras de protección ambiental en relación con el % de superficie municipal clasificada como SNUP.
- % de SNUC sujeto a zona de ordenación diferenciada en uso y aprovechamiento.

▪ **C. Prevención de riesgos naturales e inducidos – Zonificación del territorio, localización de usos, compatibilidad y distancias:**

El Plan Especial LogistiCS estudiará su entorno y los proyectos actualmente previstos o en desarrollo para asegurar la mínima afección por riesgos naturales, y acometer las medidas necesarias para evitar o disminuir los riesgos asociados:

- Necesidad de infraestructuras cuyo fin sea evitar o disminuir los riesgos, en particular, el de inundación en el término municipal.

▪ **D1. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos – Demanda de agua potable a corto plazo y disponibilidad del recurso en cantidad, calidad y origen:**

Se deberán estudiar los consumos hídricos asociados a las actividades previstas. En principio, el consumo de agua de los usos logísticos es muy limitado. No obstante, ante la posibilidad de implantación de gran industria, se deberá estudiar con detalle las posibles actividades a implantar para asegurar el abastecimiento.

- Dotación de suministro (l/hab y día).
- Demanda total municipal de agua ($\text{m}^3/\text{año}$) < Derecho aprovechamiento ($\text{m}^3/\text{año}$)

▪ **D2. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos – Incremento y gestión de las aguas residuales:**

En concordancia con el punto D1, no se prevé un aumento considerable de necesidades de gestión de aguas residuales. No obstante, el sector LogistiCS incluye una reserva de suelo a obtener para la implantación de una nueva EDAR.

- Caudal de servicio ($\text{m}^3/\text{año}$) < Caudal de diseño ($\text{m}^3/\text{año}$) en EDAR.

▪ **D3. Uso sostenible y protección de los recursos hídricos – Vertido y/o reutilización de aguas residuales:**

Se deberá dar estricto cumplimiento de la ordenanza de vertidos municipal. Por otro lado, se incrementa la superficie de zonas verdes que podrán asumir riego con aguas depuradas.

- Cumplimiento de los parámetros de vertido como mínimo según el Modelo de Ordenanzas de Vertido de la EPSAR.
- Superficie de Zona Verde autorizada para riego con aguas depuradas.

▪ **E. Conservación del patrimonio cultural y revitalización del patrimonio rural – Protección de Patrimonio Cultural y Rural:**

El Plan Especial incluirá un estudio pormenorizado de los recursos culturales del entorno que asegure su protección, conservación y/o restauración.

- Actuaciones realizadas cuyo fin sea la protección, conservación y/o restauración del patrimonio cultural.

▪ **F. Adecuada gestión de los residuos – Gestión municipal de residuos de todo tipo:**

El sector prevé un espacio para implantar el centro de transferencia de residuos necesario. Se deberán estudiar otras posibles necesidades respecto del tratamiento de residuos.

- Volumen de residuos sólidos urbanos (Tn/hab.día)
- Capacidad de las infraestructuras de gestión, tratamiento y/o eliminación de los residuos generados.
- Ecoparque tipo A,B o C.

▪ **G1. Implementación de las infraestructuras y consideración de los recursos energéticos – Abastecimiento y demanda energética del municipio:**

El sector se implanta en una de las zonas de mayor generación energética y están asociado, precisamente, a esta capacidad de generación. Se prevén proyectos de Descarbonización y asociados a este proceso. Por otro lado, las funciones logísticas tienen unas necesidades energéticas muy moderadas. El propio ámbito prevé una reserva de suelo para la implantación de su propia subestación eléctrica.

- Consumo de energía primaria en toneladas eq de petróleo (tep/año)
- Distribución del consumo (% residencial, servicios, industrial..)
- Distribución de las emisiones de CO2. (% vehículos, % actividades, etc.)

▪ **H. Mejora del entorno urbano – Control de la contaminación acústica**

El ámbito del Plan Especial no repercute negativamente en el cumplimiento de este objetivo, ya que se encuentra apartado de las zonas residenciales. Las emisiones previstas por la actividad logística son moderadas.

▪ **I. Integración de la infraestructura verde – Infraestructura verde del Territorio**

La implantación del Sector LogistiCS supondrá la ampliación de la infraestructura verde del territorio:

- Superficie de la infraestructura verde, excluyendo la de los espacios de valor ambiental o cultural que tienen alguna figura de protección definida. (nº y has incorporadas a la infraestructura verde).

▪ **J. Eficiencia de la movilidad urbana y fomento del transporte público – Distribución modal del Espacio Público. Red Viaria.**

La vocación del Sector propuesto es mejorar, porcentualmente, el uso de los modos de movilidad más sostenibles, potenciando el transporte público, previendo redes de conexión interna y externa no motorizados o de movilidad personal y generando proximidad de servicios a nivel interno que limiten las necesidades de desplazamiento. Procede el seguimiento de los siguientes indicadores:

- % para vehículo privado, transporte público, peatón, bici.
- Longitud de itinerarios peatonales y ciclistas.

- **L. Participación ciudadana en las decisiones y la gestión urbana municipal – Toma de decisiones participativa y fomento de la transparencia.**

Procede asegurar el seguimiento de los indicadores relacionados con la transparencia, información y participación en la toma de decisión del desarrollo del Sector LogistiCS:

- Nº actividades realizadas para fomentar la participación pública en las
- decisiones del planeamiento o el desarrollo de proyectos urbanos.
- % de población participante.

Si bien el Plan de Ordenación Pormenorizada no es de aplicación en un ámbito de desarrollo diferido por el Plan General Estructural, se analizan las influencias que pueda haber sobre los indicadores establecidos en este instrumento. En general, el POP replica los indicadores de seguimiento previstos por el PGE y propone aquéllos de interés para el mantenimiento y mejora del suelo urbano consolidado, aunque resulta de interés observar los siguientes:

- **Implantación de la infraestructura verde pormenorizada:** dado que el plan especial desarrolla la infraestructura verde territorial, resulta de interés incorporar indicadores en este sentido:
 - M² de infraestructura verde urbana que se incorpora como consecuencia del desarrollo de los suelos urbanizables.
 - M²/ML de incorporación de nuevos espacios a la infraestructura verde con espacios privados (m² de cubiertas, revestimientos de fachadas y zonas verdes/ajardinadas privadas).
- **Adecuada gestión del agua:** más allá de las cuestiones tratadas en el PGE, se deberá asegurar un consumo reducido de las zonas verdes y los equipamientos públicos, proyectando edificios con recuperación de aguas grises, la gestión del agua de escorrentía por SUDS y la recogida y reutilización de las aguas pluviales.
- **Disminución de los impactos y riesgos que afectan a la calidad de vida de los ciudadanos, mejora de la accesibilidad:** ambos objetivos se evalúan con indicadores que suponen una mejora sobre la situación existente. Los proyectos de urbanización que se redacten deberán cumplir con los estándares de calidad que aseguran el cumplimiento de estos objetivos.
- **Mejora de la movilidad urbana:** desde el propio diseño y ordenación propuesta se han incorporado como criterios de diseño los objetivos de este apartado:
 - Incremento en los metros lineales de carril bici, de condiciones de usabilidad alta.
 - Se justifica precisamente una disminución del número de plazas de aparcamiento, estimando su innecesaridad (teniendo en cuenta que no se trata de un ámbito consolidado).

- **Participación ciudadana:** el presente Plan Especial será publicitado e informado para conocimiento de la ciudadanía, fomentando procesos activos de participación.

Los no mencionados no aplican, normalmente porque suponen mejoras sobre una situación de partida que no se da en el presente caso.