

*La presente acta, una vez aprobada por el Pleno, se publica en la web de este Ayuntamiento de manera íntegra, sin ningún tipo de restricción y de acceso/consulta abierta en internet. La eventual presencia de datos personales o información que identifique o que puede hacer identificables personas físicas, queda omitida o sustituida por ***, salvo que concurra alguna base jurídica que legitime su trato, conforme establece el artículo 6 del Reglamento Europeo de Protección de Datos 2016/679 (RGPD) y el art. 8 de la Ley orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.*

ACTA Nº 16/2025

ACTA DEL PLENO ORDINARIO DE LA CORPORACION MUNICIPAL, CELEBRADO EL DIA CUATRO DE DICIEMBRE DE DOS MIL VEINTICINCO.

En la Ciudad de Sagunto, a día cuatro de diciembre de dos mil veinticinco, siendo las 17 horas y 15 minutos, se reúnen, en el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial, bajo la Presidencia del Ilmo. Sr. Alcalde, Sr. Dario Moreno Lerga, los siguientes Concejales y Concejales:

Sra. María José Carrera Garriga
Sr. Javier Raro Gualda
Sra. Nuria Afra Carbó Dolz
Sr. Raúl Palmero Plumed
Sra. Ana M^a Quesada Arias
Sr. Jorge Vidal Miguel
Sra. Natalia Antonino Soria
Sr. Francisco Javier Timón Saura
Sra. Patricia Sánchez Mínguez
Sr. Antonio Iborra Torres
Sra. María Rubio Marcos
Sra. María Isabel Sáez Martínez
Sr. Joaquín Catalán Núñez
Sra. Eva M^a Cayuela Medina
Sra. Sara Cañada Rus
Sr. Antonino Muñoz Ruiz
Sr. Manuel González Sánchez
Sr. Juan Antonio Guillén Juliá
Sr. Eduardo Márquez Fuertes
Sr. Alejandro Vila Polo
Sr. José Tomas Serrano Fenollosa
Sra. María Josep Picó Garcés
Sra. María Josep Soriano Escrig
Sr. Roberto Rovira Puente

Asistidos del Secretario General, D. Emilio Olmos Gimeno y del Interventor, D. Sergio Pascual Miralles, al objeto de celebrar sesión ordinaria del Pleno de la Corporación, en primera convocatoria.

Se hace constar que la Sra. Sáez se incorpora a la sesión al finalizar el punto 10 del orden del día, siendo las 17 horas y 44 minutos; igualmente la Sra. Picó se incorpora a la sesión al finalizar el punto 15, siendo las 18 horas y 13 minutos.

Abierto el acto por la Presidencia, habiendo sido todos convocados en legal forma y existiendo quórum suficiente, se examinan los asuntos que a continuación de relacionan y que han estado a disposición de las personas convocadas a este Pleno desde la fecha de la convocatoria.

PRIMERA PARTE: PARTE RESOLUTORIA.

1 EXPEDIENTE 2608860R. APROBACION ACTA SESIÓN EXTRAORDINARIA PLENO 251022.

Resultando que, junto con la convocatoria y orden del día, en el expediente electrónico correspondiente, se ha puesto a disposición de todas las Concejales y Concejales el borrador del acta de la siguiente sesión plenaria:

22 de octubre de 2025.

Considerando lo dispuesto en artículo 121.2 de la Ley 8/2010, de 23 de junio, de la Generalitat, de Régimen Local de la Comunidad Valenciana, sobre la elaboración y aprobación de las actas de las sesiones de los órganos colegiados.

Y considerando que, según lo previsto en los artículos 86 y 89 del vigente Reglamento Orgánico Municipal, como primer punto del orden del día del Pleno de la Corporación debe figurar la aprobación de actas de sesiones anteriores.

Por la presente se somete a aprobación el acta de la sesión extraordinaria arriba citada.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 23, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano, Soriano y Rovira; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

Aprobar el borrador del acta de la siguiente sesión plenaria:

22 de octubre de 2025.

2 EXPEDIENTE 2608865Z. APROBACION ACTA SESIÓN EXTRAORDINARIA PLENO 251027.

Resultando que, junto con la convocatoria y orden del día, en el expediente electrónico correspondiente, se ha puesto a disposición de todas las Concejales y Concejales el borrador del acta de la siguiente sesión plenaria:

27 de octubre de 2025.

Considerando lo dispuesto en artículo 121.2 de la Ley 8/2010, de 23 de junio, de la Generalitat, de Régimen Local de la Comunidad Valenciana, sobre la elaboración y aprobación de las actas de las sesiones de los órganos colegiados.

Y considerando que, según lo previsto en los artículos 86 y 89 del vigente Reglamento Orgánico Municipal, como primer punto del orden del día del Pleno de la Corporación debe figurar la aprobación de actas de sesiones anteriores.

Por la presente se somete a aprobación el acta de la sesión extraordinaria arriba citada.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 23, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano, Soriano y Rovira; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

Aprobar el borrador del acta de la siguiente sesión plenaria:

27 de octubre de 2025.

3 EXPENDIENTE 1550889N. NOMBRAMIENTO VOCALES TITULARES Y SUPLENTE CONSEJOS SECTORIALES EN REPRESENTACIÓN DE LOS GRUPOS MUNICIPALES. CONSEJO DE DEPORTES, REPRESENTANTE DE EU-UNIDES PODEM.

Vista la propuesta de Secretaría general del siguiente tenor literal:

“Resultando que, el Pleno de la Corporación Municipal, en sesión ordinaria celebrada el día 3 de agosto de 2023, adoptó acuerdo para el nombramiento de los vocales representantes de los grupos políticos en los diversos consejos sectoriales, y entre ellos, a propuesta del Grupo Municipal de EU-Unides Podem, se designó a D. Kepa Basabe Gallastegui como titular del Consejo Municipal de Deportes.

Resultando que, por el Portavoz del Grupo Municipal de EU-Unides Podem, con fecha 13 de noviembre de 2025, ha presentado en el Ayuntamiento escrito proponiendo el cambio de designación como vocal titular del Consejo Municipal de Deportes.

Los cambios de designación del vocal titular del consejo referido anteriormente, se producen a fin de que sea nombrada como:

Vocal titular del Consejo Municipal de Deportes a D^a Providencia Morillas Jurado en sustitución del anterior designado, Sr. Kepa Basabe Gallastegui.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 17, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, González, Guillen, Márquez, Soriano y Rovira. Abstenciones:

6, Señores/as. Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, Vila y Serran,; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Gestión Sociocultural, Deportiva y Participativa, el Ayuntamiento Pleno, por 17 votos a favor del PSOE, IP, Compromís y EU-Unides Podem y 6 abstenciones del PP y VOX, ACUERDA:

PRIMERO: Nombrar vocal titular del Consejo Municipal de Deportes en representación de EU-Unides Podem, a:
Titular: **Dª Providencia Morillas Jurado.**

4 EXPEDIENTE 2190217T. CONVENIO COLABORACIÓN UV CÁTEDRA PATRIMONIO 2025.

Vista la propuesta del Departamento de Cultura, del siguiente tenor literal:

Dado que la Ley 40/2015 arte. 47.2 de 1 de octubre de 2015, de Régimen Jurídico del Sector Público establece el procedimiento de suscripción de convenio entre las administraciones públicas y las Universidades públicas, clasificando el convenio entre el Ayuntamiento y la Universitat de València como un convenio de tipo administrativo, según el apartado a) del mismo artículo.

Dado que el Ayuntamiento de Sagunto tiene entre sus competencias velar por la cultura en todas sus formas, así como el fomento y conservación del patrimonio cultural y, en particular, del patrimonio industrial local. Según los artículos 44, 46 Y 149 de la CE, Y por el Art. 25 e) y m) de la Ley 7/1985 del 2, de abril LRBRL, competencias propias del consistorio materias de cultura, patrimonio histórico-artístico, archivos y bibliotecas.

Dado que ambas instituciones, Ayuntamiento y Universidad comparten sinergias y voluntades para abordar áreas como la investigación interdisciplinariamente, la conservación del patrimonio, la divulgación cultural y la formación especializada de forma que mejora la eficiencia de la gestión pública, facilita la utilización conjunta de medios y servicios públicos, y contribuye a la realización de actividades de utilidad pública encaminadas a avanzar en la Declaración de Sagunto como Patrimonio de la Humanidad.

Dado que el gasto derivado del convenio supone la adquisición de gastos que tienen que extenderse a ejercicios posteriores a aquel en que se autorizan de conformidad con las previsiones recogidas al arte. 174.e) del TRHL y considerando que es conveniente para la actuación de la ejecución del convenio que se extiendan sus efectos durante el periodo 2025-2027, así como que el importe de las mismas anualidades se adecue al contenido de los gastos que se prevén realizar en consonancia con el marco del Convenio.

Dado que la Universitat de València reúne las condiciones para la ejecución de las actividades derivadas de las necesidades municipales establecidas en el convenio.

Dado que este Ayuntamiento apuesta para promover la actividad en materia de sensibilización en cuanto a cuestiones culturales y en este caso, la colaboración constituye una oportunidad para la proyección exterior del municipio, el refuerzo del tejido investigador valenciano y la valorización de sus recursos culturales como a palanca de desarrollo social, educativo y económico.

Dado que el Ayuntamiento autoriza y dispone el compromiso de gasto en la Universitat de València, con CIF: Q-4618001-D, de acuerdo con:

- Año 2025: Pago por anticipado de 10.000 euros, supeditado a la entrega de la memoria de actividades inicial. N. operación AD 920250002125.

- Año 2026: La justificación del importe de 10.000 euros del 2025 y de la anualidad del 2026 (30.000 €) está supeditada a la relación de gastos que se tiene que presentar antes del 1 de diciembre de 2026. N. operación ADFUT 220259000244.
- Año 2027: El último pago, de 20.000 € se liquidará después del informe de justificación de gastos a presentar antes del 30 de septiembre de 2027. N. operación ADFUT 220259000244.

Àrea Gestora:	420					
Objeto:	Convenio Universitat de València, Cátedra Mediterráneo Patrimonio					
Exerc	Año	ORGÁNICA	PROGRAMA	ECONÓMICA	DESCRIPCIÓN	IMPORTE
1	2025	420	3322	45400	Financiación Cátedra	10.000,00
2	2026	420	3322	45400	Financiación Cátedra	30.000,00
3	2027	420	3322	45400	Financiación Cátedra	20.000,00
					Total	60.000,00

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 16, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Vila, Serrano, Soriano y Rovira. Abstenciones: 7, Señores/as. Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen y Márquez; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Gestión Sociocultural, Deportiva y Participativa, el Ayuntamiento Pleno, por 16 votos a favor del PSOE, VOX, Compromís per Sagunt y EU-Unides Podem, y 7 abstenciones del PP e IP, ACUERDA:

PRIMERO.

Aprobar el presente convenio y realizar las gestiones oportunas para su formalización. del Convenio entre la Universitat de València y el Ayuntamiento de Sagunto denominado “CÁTEDRA SAGUNTUM MEDITERRÁNEO: DE LAS GUERRAS PÚNICAS A LA FÁBRICA”

SEGUNDO:

Autorizar y comprometer el gasto plurianual (fase AD) con cargo a la aplicación presupuestaria 420 3222 45400 a favor de la Universitat de València con CIF Q4618001D por importe de 60.000 euros con el desglose siguiente por anualidades

AÑO	IMPORTE	N.º operación AD
2025	10 000	920250002125
2026	30 000.	220259000244

2027	20 000	220259000244
TOTALES	60.000	

TERCERO:

Realizar las gestiones para la formalización de este convenio

EXPEDIENTE: 2190217T

PROCEDIMIENTO: Convenios administrativos y acuerdos - convenios - convenios interadministrativos

DESCRIPCIÓN: CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE SAGUNTO Y LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA PARA LA CREACIÓN DE LA CÁTEDRA “SAGUNTUM MEDITERRÁNEO: DE LAS GUERRAS PÚNICAS A LA FÁBRICA”

IMPORTE: 60.000€

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO DE SAGUNTO Y LA UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

REUNIDOS

De una parte, el Excelentísimo Ayuntamiento de Sagunto, y en su nombre y representación el alcalde, Sr. Dario Moreno Lerga, con nombramiento efectuado mediante Pleno del Ayuntamiento de fecha 17/06/2023 y como legal representante del Ayuntamiento de conformidad con aquello establecido en el artículo 21.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

Y, de otra parte, la UNIVERSITAT DE VALÈNCIA (ESTUDI GENERAL) (de ahora en adelante, la UV), con CIF: Q-4618001-D y domicilio social en València, avda. Blasco Ibáñez número 13 (C.P. 46010), y en su nombre y representación la Sra. Rectora Mgfca. Maria Vicenta Mestre Escrivà, facultada a partir de su nombramiento por el Decreto 25/2022, de 11 de marzo, del Consejo (DOGV n.º 9297, de 14.03.2022), y en virtud de las competencias que le confiere el artículo 94.1 de los Estatutos de la Universitat de València aprobados por el Decreto 128/2004, de 30 de julio del Consejo, y modificados por el Decreto 45/2013, de 28 de marzo, del Consejo.

EXPONEN

1. Que el Ayuntamiento de Sagunto tiene interés al firmar un Convenio de colaboración con la Universitat de València, atendiendo a la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, capítulo VI arte.47 y siguientes justificado por el interés para promover actividades académicas, investigadoras, formativas y de difusión sobre los aspectos relacionados con la historia del municipio de Sagunto, que es la historia del mediterráneo para aglutinar todas las civilizaciones que han existido a lo largo de los siglos hasta nuestros días en que la industrialización con la irrupción de la cabecera siderúrgica ha sido elemento clave en la creación y desarrollo del núcleo del Puerto de Sagunto.

2. Que la Universitat de València, como institución autónoma universitaria, combina el universalismo definitorio de la actividad científica y cultural con la integración en la sociedad, en cuanto a servicio público para el progreso y depositaria de principios generales compartidos. La UV, es una Entidad de Derecho Público que lleva a cabo actividades de formación, investigación y desarrollo científico y tecnológico, y, tiene

como objetivo la investigación, la docencia y la transferencia de conocimiento, entre otros, de estas áreas de conocimiento y la solvencia necesaria para desarrollar actuaciones de formación, difusión e investigación sobre los aspectos relacionados con la historia del municipio de Sagunto y está interesada a colaborar con el ayuntamiento. Es objeto del presente convenio instrumentar la colaboración entre el Ayuntamiento de Sagunto y la Universitat de València para la creación, el impulso y funcionamiento de la Cátedra.

3. Que el Ayuntamiento de Sagunto manifiesta su voluntad y su interés a subscribir un nuevo Convenio para avanzar en todo aquello que se refiere a las figuras de protección patrimonial nacionales o internacionales, como podría ser el caso de una futura Candidatura a Patrimonio de la Humanidad por parte de la UNESCO, u otros similares.

El Ayuntamiento de Sagunto estima que aprobar el programa de actividades que incluye el convenio contribuye a satisfacer las necesidades y aspiraciones del tejido social, (art. 25.1 de la LBRL). En base a esta previsión normativa, el Ayuntamiento de Sagunto quiere participar en las iniciativas de estudio e investigación inherentes en un programa tan riguroso como el de la Cátedra, que consolida una actuación continuada de promoción investigadora y docente de raíz cultural y social. Así mismo, a través de los Departamento de Cultura, y de Archivos y Bibliotecas, que entre otras tiene como objetivo recopilar las acciones docentes de forma que forman parte del legado de la ciudad y sea aprovechable para el estudio y la posterior difusión del conocimiento histórico y de la materia gris proveniente de la cátedra y en especial con los fondos de la CMSM, con vistas a posibles inclusiones de la ciudad en comités para la conservación del legado de la industrialización como puede ser la TICCICH, o lo Plan Nacional de Patrimonio Industrial (PNPI), unas vías de protección que están más próximas con el espaldarazo del mundo universitario. Nuestra ciudad cuenta con un rico patrimonio industrial procedente de los restos de la antigua fábrica de AHM con un reconocido valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Este legado representa la memoria del trabajo, un testigo de la industrialización que constituye un patrimonio imprescindible para comprender nuestra historia que tiene que ser reconocida y protegida en tanto y cuando conformó el nacimiento del núcleo de población del Puerto de Sagunto, a través de la conservación, catalogación y puesta a punto del Archivo Histórico Industrial.

4. Que ambas partes reconocen capacidad y competencia suficiente y adecuada para subscribir el presente Convenio para el funcionamiento de las actividades formativas, socioculturales y educativas promovidas por la Cátedra a través del Consejo Asesor bajo las condiciones que se recogen en el cuerpo del Convenio que se suscribe. Por todo esto, con dos partes acuerdan la formalización de este convenio, de acuerdo con las siguientes

CLÁUSULAS

1. Objeto del Convenio

El presente convenio tiene como objetivo establecer un marco de colaboración entre la Universitat de València y el Ayuntamiento de Sagunto para impulsar actividades académicas, investigadoras, formativas y de difusión sobre los aspectos relacionados con la historia del municipio de Sagunto, que es la historia del mediterráneo para aglutinar todas las civilizaciones que han existido a lo largo de los siglos hasta nuestros

días en que la industrialización con la irrupción de la cabecera siderúrgica ha sido elemento clave en la creación y desarrollo del núcleo del Puerto de Sagunto.

Se toma como eje de trabajo la vocación histórica de Sagunto como síntesis de civilizaciones mediterráneas, desde sus orígenes íberos y romanos hasta la contemporaneidad marcada por la industrialización y la implantación de la siderurgia en el Puerto de Sagunto. Este enfoque integral permite estudiar, conservar y proyectar el legado histórico, urbano, arqueológico, documental e inmaterial de la ciudad.

2. Necesidad y oportunidad del Convenio

Las dos instituciones, Ayuntamiento y Universidad comparten sinergias y voluntades para abordar áreas como la investigación interdisciplinaria, la conservación del patrimonio, la divulgación cultural y la formación especializada. Esta colaboración marca un hito en la valorización de nuestro patrimonio y en el fortalecimiento de los lazos entre la academia y la sociedad dentro de los objetivos generales de avanzar en la Declaración de Sagunto como Patrimonio de la Humanidad y de la potenciación, conservación y catalogación del legado industrial que se encuentra al Archivo Histórico Industrial, dos focos prioritarios para el futuro de la ciudad.

Este Convenio mejora la eficiencia de la gestión pública, facilita la utilización conjunta de medios y servicios públicos, y contribuye a la realización de actividades de utilidad pública.

Recoge competencias propias recogidas en el Art. 25.2 Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local, que reconoce a los municipios competencias en materia de cultura, patrimonio histórico-artístico, archivos y bibliotecas.

La suscripción del presente convenio responde a una voluntad compartida entre las dos instituciones para avanzar en los siguientes objetivos estratégicos:

- Fomentar la investigación interdisciplinaria sobre el patrimonio histórico, cultural e industrial del municipio.
- Impulsar actividades de formación especializada en patrimonio, historia, arqueología, paisaje cultural y gestión cultural.
- Articular programas de difusión y transferencia de conocimiento hacia la ciudadanía y hacia públicos especializados tanto de la ciudad de Sagunto como de sus potenciales estudiosos.
- Colaborar activamente en los objetivos municipales de promoción de Sagunto como candidata a Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO y en la puesta en valor del patrimonio industrial que se encuentra al Archivo Histórico Industrial como elemento identitario del Puerto de Sagunto.

Esta colaboración constituye una oportunidad para la proyección exterior del municipio, el refuerzo del tejido investigador valenciano y la valorización de sus recursos culturales como palanca de desarrollo social, educativo y económico.

La denominación de la cátedra responde a las raíces mediterráneas de la ciudad de Sagunto, que constituye un cruce de caminos esencial en la historia del Mediterráneo y, por lo tanto, en la formación de los pilares de la cultura occidental. Desde su origen como asentamiento íbero (Arse), pasando por su crucial papel en las Guerras Púnicas, hasta su romanización, cristianización, islamización y posterior industrialización, Sagunto ha sido un espacio de encuentro de civilizaciones y de síntesis cultural.

En el siglo III a. C., Sagunto protagonizó un episodio clave en la historia antigua: su resistencia frente al asedio de Aníbal fue el detonante directo de la Segunda Guerra Púnica, uno de los enfrentamientos más decisivos de la Antigüedad. Este conflicto no solo marcó el inicio de la hegemonía romana en Occidente, sino que convirtió en Sagunto en símbolo de lealtad, sacrificio y memoria histórica. Su historia fue recogida por autores clásicos como Tito Livio y Polibio, situándola por siempre jamás en el imaginario de Roma, y todavía continúa vigente.

La posterior romanización de Sagunto la transformó en un modelo de ciudad clásica: con su teatro, foro, sienes y murallas, fue espejo de la estructura política, cultural y jurídica que establecería las bases de Europa. Hoy en día la ciudad es desde 2016 la Capital Valenciana de la Romanización. Su continuidad histórica se plasma en un patrimonio acumulado que incluye vestigios visigodos, islámicos, medievales cristianos y, en la contemporaneidad, una imponente herencia industrial articulada en torno a los Altos Hornos del Puerto de Sagunto, que acabaron dando lugar a la creación del casco urbano del Puerto de Sagunto, que en la actualidad tiene una población próxima a los 50.000 habitantes y posee vestigios industriales, planes y documentación específica encara para valorar después de las donaciones de la Compañía Minera Sierra Menera al consistorio.

Por todo el expuesto, Sagunto es un microcosmos del Mediterráneo: una ciudad construida capa a capa sobre las culturas que dieron forma en el mundo que hoy habitamos. Su legado no es solo arqueológico o monumental, sino también simbólico, pedagógico y político. Entender Sagunto es comprender como el Mediterráneo ha sido cuna de ideas, comercio y civilización.

La creación de la CÁTEDRA SAGUNTUM MEDITERRÁNEO: DE LAS GUERRAS PÚNICAS A LA FÁBRICA busca precisamente investigar, preservar y proyectar esta historia singular, para convertirla en una herramienta activa de conocimiento, identidad y desarrollo cultural, social y turístico.

3. Fundamentación histórica y patrimonial

Sagunto (antigua Arse y posteriormente Saguntum) representa uno de los enclaves históricos más significativos del Mediterráneo occidental. Su emplazamiento estratégico, su pasado milenario y la riqueza de su legado arqueológico y documental lo convierten en un centro privilegiado para la investigación sobre la evolución de las culturas mediterráneas.

La relevancia de las Guerras Púnicas y Sagunto en la historia universal

Uno de los episodios más determinantes de la historia antigua que tuvo lugar en Sagunto fue su papel como detonante de la Segunda Guerra Púnica (218 a. C.), uno de los grandes conflictos de la Antigüedad entre Roma y Cartago. La resistencia de la ciudad frente al asedio cartaginés dirigido por Aníbal, a pesar de la alianza con Roma, derivó en su destrucción y en el posterior desembarco romano en la península ibérica.

Este episodio, citado por autores como Tito Livio o Polibio, no solo marca un punto de inflexión geoestratégico en la expansión romana, sino que sitúa en Sagunto en el centro de la historia universal como símbolo de resistencia y lealtad política, y como testimonio de la tensión entre las culturas itálicas, púnicas y íberas.

El teatro romano, el foro, el castillo, las murallas íberas, el patrimonio medieval, moderno e industrial, conforman un paisaje histórico singular, que permite estudiar la evolución urbana y cultural a lo largo de más de 2.000 años de historia.

4. Impacto económico del Convenio

El Ayuntamiento de Sagunto financia el presente convenio con 60.000 €, de acuerdo con el siguiente desglose por anualidades. La Universidad presentará los planes de actuación y las memorias justificativas anualmente para la ejecución del presente convenio.

El pago de las anualidad se hará de la siguiente manera:

- Año 2025: Pago por anticipado de 10.000 euros, supeditado a la entrega de la memoria de actividades inicial. N. operación AD 920250002125.
- Año 2026: La justificación del importe de 10.000 euros del 2025 y de la anualidad del 2026 (30.000 €) está supeditada a la relación de gastos que se tiene que presentar antes del 1 de diciembre de 2026. N. operación ADFUT 220259000244.
- Año 2027: El último pago, de 20.000 € se liquidará después del informe de justificación de gastos a presentar antes del 30 de septiembre de 2027. N. operación ADFUT 220259000244.

Área Gestora:	420					
Objeto:	Convenio Universitat de València, Cátedra Mediterráneo Patrimonio					
Exerc	Año	ORGÁNICA	PROGRAMA	ECONÓMICA	DESCRIPCIÓN	IMPORTE
1	2025	420	3322	45400	Financiación Cátedra	10.000,00
2	2026	420	3322	45400	Financiación Cátedra	30.000,00
3	2027	420	3322	45400	Financiación Cátedra	20.000,00
					Total	60.000,00

El pago se realizará a través de transferencia bancaria, una vez presentada la liquidación de gastos y su apoyo documental y se aprueban las fases contables correspondientes.

5. Carácter no contractual del objeto del Convenio

Este Convenio no tiene por objeto prestaciones propias de los Contratos. En tal caso, su naturaleza y régimen jurídico se ajustarán al que se prevé en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. Son prestaciones propias de los contratos las descritas para los contratos típicos (obras, concesión de obras, concesión de servicios, suministro, servicios) en los artículos 13 a 17 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. El objeto es la colaboración para conseguir un fin común a las dos partes, que caracteriza a los Convenios de Colaboración regulados en los artículos 47 y ss. de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. El objeto es la colaboración para conseguir un fin común a las dos partes, que caracteriza a los Convenios de Colaboración regulados en los artículos 47 y ss. de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

6. Fundamentación jurídica y competencias

El presente convenio se formaliza al amparo del que se dispone en el artículo 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y

por el Reglament de Càtedras de la Universitat de València. Es un acuerdo voluntario entre entidades públicas para el cumplimiento de hasta comunes, sin constituir encargo de gestión ni contrato en ninguno de sus disposiciones.

En el caso del Ayuntamiento de Sagunto, la firma del convenio se ampara en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, reguladora de las Bases del Régimen Local, que atribuye a los municipios competencias propias en materias como:

- Cultura y promoción cultural.
- Patrimonio histórico artístico.
- Archivos y bibliotecas.
- Promoción del turismo cultural y educativo.
- Formación y educación no reglada.

Estas competencias legitiman la participación municipal en la creación y sostenimiento de una cátedra universitaria orientada al patrimonio local y su proyección social.

7. Interés público y eficiencia en la gestión

El convenio contribuye a una mayor eficiencia en la gestión pública, al facilitar la utilización compartida de medios, conocimientos y recursos entre las dos instituciones. Permite una programación coordinada, evita duplicidades y optimiza los esfuerzos técnicos, económicos y humanos.

Así mismo, la colaboración entre el Ayuntamiento y la Universitat de València contribuye al interés general, en cuanto que fomenta la generación de conocimiento, la preservación del patrimonio y el acceso ciudadano a la cultura, la historia y la identidad local, aspectos considerados servicios de utilidad pública como recoge el espíritu legal de las mencionadas leyes y reglamentos.

8. Ventajas de la colaboración Universidad-Ayuntamiento

La creación de la “CÁTEDRA SAGUNTUM MEDITERRÁNEO: DE LAS GUERRAS PÚNICAS A LA FÁBRICA” representa un ejemplo de colaboración pública-académica estructural, con beneficios mutuos:

- Para la Universidad supone ampliar sus líneas de investigación, reforzar su proyección territorial con un espacio vecino que presenta múltiples posibilidades de estudio. Del mismo modo, promueve la implicación del alumnado y profesorado en retos reales que aportan conocimiento aplicado a la sociedad.
- Para el Ayuntamiento garantiza una gestión técnica y científica rigurosa de su patrimonio, refuerza sus aspiraciones internacionales (como la candidatura a la UNESCO), y mejora la planificación y evaluación de sus políticas culturales y archivísticas.

Esta colaboración plurianual y planificada permite no sólo la producción de conocimiento, sino también su transferencia al entorno local, comarcal y autonómico, desde una perspectiva de sostenibilidad, excelencia y gobernanza compartida.

9. Comisión de Seguimiento

Se constituirá una Comisión Mixta de Seguimiento integrada por cuatro representantes de cada entidad, que velará por el cumplimiento del convenio, resolverá las incidencias y aprobará los planes de trabajo que concretan las acciones que justifican los gastos y los protocolos específicos. La Ley 40/2015, LRJSP establece en el artículo 49.f) otorga a la Comisión la vigilancia y control de la ejecución del convenio y de los compromisos adquiridos por las partes.

La Comisión Mixta de Seguimiento, es el órgano máximo de dirección de la cátedra, responsable de la aprobación de las líneas de actuación y presupuesto, así como del seguimiento de la ejecución de las actividades de la cátedra y se regirá por Reglamento de Cátedras UV.

Sin perjuicio de la comisión de seguimiento, se designará un director/a de la Cátedra que nombrará la Rectora de la UV, el cual será responsable de la gestión y ejecución académica y económica de las actividades de la cátedra, con las funciones que determina el artículo 14 del Reglamento para la creación y funcionamiento de las cátedras de la Universitat de València ACGUV 267/2017 modificado por ACGUV 293/2023.

10. Protección de datos de carácter personal

Las partes manifiestan que conocen y cumplen el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en cuanto al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el cual se deroga la Directiva 95/46/CE (de ahora en adelante Reglamento 2016/679); la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, y el resto de normativa vigente en materia de protección de datos personales, en todos los supuestos en los cuales pueda darse tratamiento, cesión o comunicación de datos entre las partes en ejecución de lo dispuesto en este convenio.

Las dos partes consienten en que los datos personales del convenio se puedan incorporar a ficheros de titularidad de cada una de las partes con la única finalidad de proceder a la gestión adecuada de este.

11. Publicación

Una vez suscrito el convenio, se publicará el texto íntegro tanto en el Portal de Transparencia del Ayuntamiento de Sagunto y en la página web de la Universitat de València en cumplimiento de los artículos 9.1.c), 10.1 y 10.3 de la Ley 2/2015, de 2 de abril, de la Generalitat, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunidad Valenciana.

12. Resolución

El presente Convenio podrá resolverse por las siguientes causas:

a) El transcurso del plazo de vigencia del convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.

b) Por mutuo acuerdo de las partes: En este caso, el acuerdo tendrá que aprobarse por la Comisión Mixta y comunicarse al Servicio de Transferencia e investigación de la Universidad a fin de proceder a su resolución.

c) Por incumplimiento de las obligaciones:

Cuando una de las partes considere que la otra parte está incumpliendo los compromisos adquiridos en el presente convenio se lo notificará mediante método de comunicación fehaciente e indicará las causas que originan este incumplimiento. La otra parte podrá enmendar esta situación en un plazo de 30 días, a contar desde la fecha de envío de la notificación.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa podrá comportar la indemnización de los perjuicios causados

d) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.

e) Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

13. Vigencia

El convenio entrará en vigor en el momento de su firma y tendrá una duración hasta el 31 de diciembre de 2027.

5 EXPEDIENTE 2521667Q. PROPUESTA FELICITACIÓN PÚBLICA (*) 3/25 FE.

Vista la propuesta del Intendente General Jefe de la Policía Local de Sagunto, con el visto bueno Concejala Delegada del ramo, por el que se propone elevar propuesta al Director General de la Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, solicitando la concesión de Felicitación Pública, para los Agentes D. V. F. C. y D. M. C. M., funcionarios de la Policía Local de Sagunto, la cual se transcribe a continuación:

«Que se pretende dar público y meritorio reconocimiento, de aquellas conductas y actuaciones excepcionales, que denotan una entrega, una actitud y una forma de trabajo ejemplar, que redundan en beneficio y prestigio tanto de los Polícías Locales como de las misiones que tienen encomendadas, que son ejemplo de servicio y entrega al ciudadano y que además son unos dignos representantes de las autoridades municipales.

Que de conformidad con el Art. 9, del Decreto 124/2013, de 20 de septiembre, sobre distinciones y condecoraciones que se concedan por la Generalitat, al personal de los Cuerpos de Policía Local de la Comunitat Valenciana, que dice textualmente:

Artículo 9. Procedimiento ordinario

1. El procedimiento se iniciará mediante propuesta inicial, que será efectuada por el Pleno del Ayuntamiento correspondiente o por las instituciones u organismos públicos que desarrollen su actividad relacionada con la Policía Local en el ámbito territorial de la Comunitat Valenciana.

2. Junto con la propuesta de iniciación del expediente, que deberá ser motivada, se acompañará la siguiente documentación:

a) Certificado del Pleno del Ayuntamiento, o certificado de los órganos colegiados representantes de las instituciones u organismos públicos proponentes, acordando la propuesta de iniciación. El acuerdo del órgano solicitante aprobando la propuesta de iniciación no podrá exceder de un plazo

superior a los seis meses desde que ocurrieron los hechos o actos que motivan la solicitud.

b) Nombre, apellidos, categoría y escala de la persona o personas propuestas.

c) Informe de descripción detallada del hecho o hechos en los que se fundamenta la propuesta, acompañado, en su caso, de diligencias policiales, atestados, testimonios, actuaciones judiciales, declaración jurada, partes hospitalarios o similares.

d) Documentación o prueba que acredite los hechos que motivan la solicitud, en cualquier tipo de soporte físico o audiovisual.

e) Agradecimientos por el desarrollo del servicio prestado, en su caso.

f) Curriculum vitae, cuando se trate de casos en los que se valore la realización de estudios profesionales o científicos del artículo 4.3 o estudios o publicaciones del artículo 7.3.

En el caso de que en la acción policial y meritoria haya estado involucrada alguna persona ajena al Cuerpo de Policía Local cuyo testimonio pudiese ser de interés, también será acompañada de la comparecencia con el testimonio de dicha persona.

Que con arreglo al Decreto 124/2013, de 20 de septiembre, se propone el inicio de los trámites necesarios para la concesión de las Distinciones y Condecoraciones como reconocimiento a su dedicación y entrega en beneficio de la Comunitat Valenciana y de la Ciudad de Sagunto, a las personas que a continuación se detallan, reseñándose una descripción detallada del hecho o los hechos que han sido considerados merecedores de especial reconocimiento.

Que se propone por actuación excepcional cuando a las 02:58 horas del día 21 de septiembre de 2025 se recibió comunicado del Centro de Coordinación de Emergencias 112 en el cual se informaba de que un varón de 34 años se encontraba intoxicado por consumo de drogas y necesitaba asistencia médica. El varón se encontraba en su domicilio, una vivienda unifamiliar sita en la parcela 111 del polígono 44, en Pía del Bou.

Al lugar fueron comisionados los indicativos M-* formado por los funcionarios con NIP A-* y A-*, y M-* formado por los funcionarios con NIP * y A-* los cuales, a su llegada, localizaron en la vía pública, frente al inmueble, al varón junto a una mujer quién indicó que éste era su actual pareja y que en las últimas horas había consumido gran cantidad de cocaína (posiblemente más de un gramo) y se encontraba muy alterado.

Preguntada la mujer sobre si Rubén padecía alguna enfermedad mental manifestó que no le había sido diagnosticada, pero sí que había sido tratado en varias ocasiones en la Unidad de Conductas Adictivas por la adicción que presenta a la cocaína, con el fin de intentar someterse a un tratamiento de deshabituación, hasta la fecha sin éxito.

Según afirmó la mujer, a consecuencia de la adicción el varón presentaba conductas obsesivas, de manera habitual dudaba de que ella le fuera infiel con otros hombres y mantenían fuertes discusiones por el citado motivo. Mediante la entrevista mantenida con la mujer se descartó que el varón hubiese realizado, en el momento de la intervención o con anterioridad, ningún acto que pudiese ser considerado penalmente relevante en materia de violencia de género.

En el lugar se personaron un Soporte Vital Básico y un indicativo de Guardia Civil.

En un momento dado, mientras se intentaba convencer al varón para que se subiese al indicativo sanitario para trasladarlo a un centro hospitalario, éste huyó del lugar a la carrera. De inmediato, fue perseguido por el indicativo M-* y se logró interceptarlo en el puente situado sobre la AP-7 en el Camí del Pía del Bou, cuando se encontraba al otro lado de la barandilla. Al percatarse de la presencia de los Agentes comenzó a amenazar con lanzarse a la autopista.

El indicativo M-* intentó dialogar con él para que volviera sobre el puente, al otro lado de la barandilla, pero el varón repetía de forma continuada que los Agentes querían matarlo y resultaba imposible razonar con él.

Ante el riesgo de que saltase al vacío, el indicativo M-* y el de Guardia Civil se desplazaron a la AP-7 con el fin de desviar el tráfico y dar protección a la zona en la que podía caer.

Se personó también en el lugar el indicativo del SAMU A-13.

Los Agentes A-* y A-*, tras más de 30 minutos conversando con el varón lograron que permitiese que se acercaran a él para, en un descuido, poder agarrarlo, pasarlo a la fuerza al otro lado de la barandilla y reducirlo. Durante el forcejeo trató de nuevo de lanzarse al vacío a través de la parte baja de la barandilla.

Finalmente, el varón fue inmovilizado en la camilla del SAMU y trasladado al Hospital de Sagunto.

Según manifestó el facultativo del SAMU el varón posiblemente estaba padeciendo un brote psicótico en el momento de la intervención provocado por el excesivo consumo de cocaína.

Cabe destacar que el lugar donde se tuvo que actuar incrementaba de modo exponencial el riesgo de que se produjese un resultado grave, tanto para terceros como para los propios Agentes actuantes, debido a que, de haberse lanzado el varón al vacío hubiese caído sobre la calzada de la AP-7, en un tramo que carece de iluminación artificial y que se encuentra tras una curva sin apenas visibilidad, por lo que la probabilidad de que un vehículo al arrollarlo hubiese tenido un accidente, era muy alta. Además, al agarrar al varón y forcejear con él, los Agentes asumieron el riesgo de poder precipitarse al vacío, ya que el varón se encontraba muy alterado y, por las expresiones que profería, le aterrorizaba poder ser agredido por los efectivos policiales.

La actuación de los Agentes llevada a cabo durante la intervención puso de manifiesto cualidades excepcionales de valor, puesto que asumieron un grave riesgo para su propia vida dada la alta probabilidad de precipitarse al vacío junto al varón durante el forcejeo con el fin de evitar una fundada situación de riesgo, tanto para el varón, como para los vehículos que circulaban por la autopista, yendo un paso más allá de lo que les es profesional y éticamente exigible.

Por todo lo expuesto, y siendo que se considera digno de mención el servicio descrito por el buen desempeño profesional, ya que se distinguen notoriamente, no solo en el cumplimiento de las funciones de su cargo, sino que además se evidencia un sobresaliente valor personal y constituye conducta ejemplar, y de conformidad con lo señalado en los artículos 7: Felicitaciones Públicas y artículo 9: Procedimiento ordinario, del Decreto 124/2013 de 20 de Septiembre, del Consell, por el que se regulan las distinciones y condecoraciones que se concedan por la Generalitat al personal de las Policías Locales de la Comunidad Valenciana, se presenta ante el Pleno de la Corporación la siguiente propuesta de acuerdo:

UNICO:

Elevar propuesta al Director General de la Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, solicitando la concesión de Felicitación Pública, para los Agentes D. V. F. C. y D. M. C. M., funcionarios de la Policía Local de Sagunto.»

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 23, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano, Soriano y Rovira; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Gobernanza Pública y Seguridad Ciudadana, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

UNICO:

Elevar propuesta al Director General de la Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, solicitando la concesión de Felicitación Pública, para los Agentes D. V. F. C. y D. M. C. M, funcionarios de la Policía Local de Sagunto.

6 EXPEDIENTE 2162965T. ORDENANZA REGULADORA DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES DEL MUNICIPIO DE SAGUNTO.

Vista la propuesta emitida por el Responsable de Tráfico y Movilidad Urbana para la tramitación de la Ordenanza reguladora de las zonas de bajas emisiones del municipio de Sagunto, cuyo objeto es regular las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos motorizados en las mismas con la finalidad de mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático.

Vista la obligación legal que recae sobre el Ayuntamiento de Sagunto, derivada de lo dispuesto en el artículo 14.3.a de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que impone a los municipios con una población superior a 50.000 habitantes la obligación de establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Vista la exigencia establecida en el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por la que se regulan las zonas de bajas emisiones, de redactar un proyecto definitorio de la ZBE, donde se justifique y motive técnicamente su delimitación y tipología, así como las medidas restrictivas que se establecen.

Vista la necesidad de tramitación de una disposición que regule las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos motorizados en las ZBE del municipio, ante la inexistencia de una regulación concreta en el seno del Ayuntamiento para este nuevo escenario.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 25.2, letra g), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), el Municipio “ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas”, entre otras, en las materias de “Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano”.

Conforme a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que atribuye a los municipios la competencia para restringir la circulación de determinados vehículos en vías urbanas por razones medioambientales.

Considerando que se ha redactado y se someterá a exposición pública, de forma conjunta con esta ordenanza, el preceptivo proyecto de ZBE, conforme a lo exigido por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

Considerando lo determinado en las Directrices sobre la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de las normas municipales, aprobadas por Acuerdo Plenario de este Ayuntamiento en fecha 28 de noviembre de 2017 y publicadas en el BOP de Valencia núm. 247 de 28-XII-2017.

Considerando que, en el procedimiento de tramitación del presente Reglamento, se ha cumplido con lo establecido en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que le es de aplicación.

Considerando lo preceptuado en el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, que regula el procedimiento de elaboración de las ordenanzas locales.

Considerando los informes emitidos por el Delegado de Protección de Datos y por la Responsable del Área de Igualdad de este Excmo Ayuntamiento de Sagunto, en fechas 13/10/2025 y 24/09/2025 respectivamente.

Considerando las atribuciones conferidas al Pleno municipal del Ayuntamiento en virtud de lo dispuesto en el artículo 22.1.d) de Ley 7/1985, de 2 de abril, anteriormente citada.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Votos en contra: 6, Señores/as. Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, Vila y Serrano. Abstenciones: 4, Señores/as. González, Guillen, Márquez y Soriano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Diseño Urbano, Ecología e Infraestructuras, el Ayuntamiento Pleno, por 13 votos a favor del PSOE y EU-Unides Podem, 6 votos en contra del PP y VOX y 4 abstenciones de IP y Compromís per Sagunt, ACUERDA:

PRIMERO: Aprobar inicialmente la Ordenanza reguladora de las zonas de bajas emisiones (ZBE) del municipio de Sagunto.

SEGUNDO: Someter a trámite de información pública y audiencia a los interesados por plazo de 30 días para presentación de reclamaciones y sugerencias.

TERCERO: Transcurrido el período de información pública y audiencia a los interesados, se elevará al Pleno, junto con las reclamaciones y sugerencias que se hubieren presentado, para su resolución y aprobación definitiva, entendiéndose aprobada definitivamente en caso de que no se hubiese presentado reclamación o propuesta alguna de acuerdo con lo establecido en el art 49 de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

CUARTO: La entrada en vigor del Reglamento se realizará conforme a lo dispuesto en el art. 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, una vez se haya publicado completamente su texto y haya transcurrido el plazo previsto en el art.65.2 de la norma referenciada.

ORDENANZA REGULADORA DE LAS ZONAS DE BAJAS EMISIONES DEL MUNICIPIO DE SAGUNTO

Preámbulo

El municipio de Sagunto se encuentra entre los municipios obligados por la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética a implantar una zona de bajas emisiones (en adelante ZBE). El artículo 1 del Real Decreto 1052/22, de 22 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones define las finalidades de las ZBE de la siguiente manera:

[...]contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.

Se establece de esta manera y, por primera vez, la relación entre movilidad y salud pública.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (en adelante, AEMA) estima en más de 20.000 las muertes prematuras en España al año, a causa de la mala calidad del aire. Por otro lado, según los datos del Inventario Nacional de emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero y del Inventario Nacional de contaminantes atmosféricos, el sector transporte por carretera es responsable del 8,65 % de las emisiones de partículas finas PM2,5 y del 32,93 % del total de emisiones de óxidos de nitrógeno a la atmósfera,

porcentajes que aumentan significativamente en las zonas urbanas. Pero, además, el transporte por carretera genera el 27 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de España.

El establecimiento de zonas de bajas emisiones, en las que se prevé la limitación del acceso, la circulación y el estacionamiento a los vehículos más contaminantes, contribuirá al cumplimiento de los objetivos en materia de calidad del aire y cambio climático, además de favorecer la mejora de la calidad acústica.

Respecto a los objetivos enunciados en el párrafo anterior el municipio de Sagunto se encuentra actualmente dentro de los límites de contaminación ambiental establecidos por la normativa vigente, sin embargo la implantación de la ZBE permite preparar al municipio para el cumplimiento de los valores más exigentes establecidos en la nueva directiva europea- actualmente pendiente de trasposición-, que reduce a la mitad los niveles permitidos, así como de los estándares más estrictos recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En cuanto al objetivo de mitigación y adaptación al cambio climático cuyas consecuencias son patentes en entornos urbanos, la puesta en marcha de la ZBE en el municipio contribuirá a mejorar la capacidad de adaptación de la ciudad frente a los impactos climáticos, delimitando el ámbito en el que se ejecuten actuaciones sobre el espacio público liberado del tráfico motorizado que ayuden a combatir el efecto de isla de calor, mejoren la permeabilidad del suelo y favorezcan la «renaturalización», la conectividad natural y la mejora de la biodiversidad urbana, es decir reforzarán la resiliencia urbana del municipio.

I. Contexto normativo

En el ámbito estatal, se identifican dos normas clave en materia de calidad del aire y protección medioambiental. En primer lugar, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, que establece el marco normativo básico para la prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica. En segundo término, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que, en su artículo 14.3, establece la obligación, para los municipios con una población superior a 50.000 habitantes, de implantar Zonas de Bajas Emisiones (en adelante ZBE) como medida estratégica de descarbonización.

En desarrollo de esta última disposición, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, regula los requisitos mínimos que deben cumplir las Zonas de Bajas Emisiones.

A nivel autonómico, la Ley 6/2022, de 5 de diciembre, de cambio climático y transición ecológica de la Comunidad Valenciana, contempla en su artículo 60 la obligación, por parte de las distintas administraciones públicas, de delimitar Zonas de Bajas Emisiones, entre otros objetivos vinculados a la acción climática.

Y, por último, a nivel municipal, el Ayuntamiento de Sagunto ha aprobado en los últimos años diversos planes que contienen medidas alineadas con la normativa estatal y autonómica en materia de calidad de aire y ZBE. Entre ellos cabe destacar el vigente Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS), aprobado definitivamente por el pleno de la Corporación Municipal, en sesión ordinaria, el 26 de junio de 2018, entre cuyos programas de actuación sobre el viario público contempla una zona de tráfico restringido, propuesta de potenciación del transporte público, o un plan de ciclabilidad y peatonalidad. El Plan de acción para el clima y la energía sostenible del municipio de Sagunt (horizonte 2030) (en adelante PACES) del año 2021, incluye en la línea de trabajo referente a movilidad actuaciones como el fomento de la renovación del parque móvil o red municipal de puntos de recarga vehículos eléctricos, entre otros. El Plan

Acústico Municipal (en adelante PAM) del año 2016, realiza entre otras propuestas la intermodalidad bicicleta- transporte- público, la reducción de tráfico en zonas especialmente sensibles y el desvío de tráfico a zonas menos sensibles y circunvalaciones. El Proyecto de Servicio Público de transporte urbano (en adelante PSP) aprobado inicialmente por acuerdo del pleno de la corporación municipal el día 4 de abril de 2024 atesora como principal objetivo la mejora de la red de transporte público municipal. Destaca también el Plan de control de la calidad del aire en entornos escolares aprobado por la Junta de Gobierno Local en el año 2022.

II. Principios de buena regulación

En este contexto, la presente ordenanza tiene por objeto establecer, en el ámbito municipal, un marco jurídico de medio y largo plazo que garantice el cumplimiento de la normativa vigente en materia de implantación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

La elaboración, tramitación y aprobación de esta disposición se ha efectuado conforme a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

En relación con el principio de necesidad, la fundamentación de la norma reside en la obligación de los poderes públicos de velar por el respeto y garantía de derechos constitucionales fundamentales, tales como la protección de la salud pública y el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado. La implantación de la ZBE contribuye a dichos derechos mediante la mejora de la calidad del aire y el aumento de la resiliencia urbana frente a las consecuencias del cambio climático.

Asimismo, y en el marco competencial municipal, la necesidad de la ordenanza se encuentra expresamente recogida en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que impone a los municipios con una población superior a 50.000 habitantes la obligación de establecer Zonas de Bajas Emisiones como instrumento de política ambiental y de descarbonización.

Se atiende al principio de eficacia en la medida en que la regulación de restricciones específicas a la circulación de vehículos en las áreas establecidas como ZBE en sus diferentes fases están orientadas a la consecución real y efectiva de los objetivos de mejora de la calidad del aire y mitigación del cambio climático. No obstante, con el objeto de mitigar posibles impactos negativos, se articula un régimen transitorio que contempla una aplicación escalonada de las medidas, facilitando así la adaptación progresiva de la ciudadanía y los agentes afectados. Asimismo, se establecen determinadas excepciones, orientadas tanto a la protección de colectivos especialmente vulnerables como a la salvaguarda de intereses económicos, profesionales y sociales legítimos.

La ordenanza observa el principio de proporcionalidad, justificándose en proyecto adjunto que no cabe alternativa menos gravosa e imponiendo únicamente aquellas cargas o restricciones que resultan estrictamente indispensables para la consecución de fines de interés general, limitando su alcance al mínimo necesario.

En cumplimiento del principio de seguridad jurídica, la presente ordenanza es coherente con el resto del ordenamiento jurídico en sus distintos niveles —local, autonómico, estatal y europeo— al dictarse en desarrollo y aplicación de normativa de rango superior. Se configura, por tanto, un marco regulador estable, predecible e integrado, que favorece la comprensión y el conocimiento de la norma por parte de los destinatarios.

Del mismo modo, la ordenanza respeta el principio de transparencia, habiéndose observado en su tramitación los procedimientos legalmente establecidos de información pública y audiencia, lo que ha garantizado la participación tanto de la ciudadanía en general como de los sectores directamente relacionados con la movilidad urbana. En este sentido, se ha redactado y se someterá a exposición pública, de forma conjunta con esta ordenanza, el preceptivo proyecto definitorio de la ZBE, conforme a lo exigido por el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, el cual justifica y motiva técnicamente las medidas restrictivas que se establecen.

La ordenanza incorpora, asimismo, aquellos elementos de las ZBE cuya regulación corresponde con carácter exclusivo a las entidades locales, de acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto 1052/2022, como son la delimitación física del ámbito territorial y las normas específicas de aplicación que acompañan a la ordenanza como anexos I y II. Además de los anteriores, acompaña a este texto normativo el Proyecto de la Zona de Bajas Emisiones del municipio de Sagunto, anexo III, constituyendo los mencionados anexos el contenido mínimo exigido en el Anexo I.A del Real Decreto. Cabe señalar que dichos documentos, si bien no poseen eficacia normativa en sentido estricto, tienen como finalidad proporcionar justificación y motivación técnica a las restricciones impuestas.

Por último, se atiende igualmente al principio de eficiencia, habiéndose diseñado el contenido normativo con el propósito de reducir al mínimo imprescindible las restricciones a la circulación de vehículos, en términos materiales y temporales, sin que ello comprometa la eficacia de las medidas.

Con la realización del trámite de exposición pública de la presente ordenanza, se da cumplimiento en un único acto administrativo, a la exigencia de someter a información pública el proyecto de ZBE durante un plazo no inferior a treinta días, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 del Real Decreto 1052/2022. Esta integración de procedimientos contribuye a evitar duplicidades innecesarias, garantizando al mismo tiempo los principios de eficiencia, seguridad jurídica, transparencia y participación ciudadana.

III. Estructura de la norma

Con el fin de definir este nuevo marco jurídico, la ordenanza se articula en cuatro capítulos y tres anexos, que recogen los aspectos de carácter técnico vinculados a su aplicación.

El Capítulo I contiene las disposiciones generales y establece el objeto, las finalidades y el ámbito de aplicación de la norma. Para la delimitación detallada de dicho ámbito, se remite al Anexo I, en el cual se especifica de forma precisa su extensión territorial.

El Capítulo II regula las medidas generales de intervención contempladas en la ordenanza, consistentes, fundamentalmente, en una serie de restricciones aplicables a la circulación y al estacionamiento de vehículos a motor. Asimismo, se incluyen disposiciones relativas a los procedimientos de actuación ante episodios de alta contaminación atmosférica, así como excepciones específicas en situaciones de catástrofes o eventos de gran impacto.

El Capítulo III aborda una cuestión esencial: la necesidad de garantizar que la ciudadanía disponga, con carácter previo a la entrada en vigor de las restricciones y de su régimen sancionador, de una información clara, suficiente y adecuada respecto al contenido de la ordenanza y sus implicaciones prácticas. En la fase operativa, corresponderá a la Administración dotar a los distintos canales de atención al público de los recursos necesarios para asegurar una prestación eficaz y de calidad.

El Capítulo IV describe el régimen sancionador, la tipificación de las infracciones y las correspondientes sanciones.

Adicionalmente, la ordenanza incluye una disposición transitoria, relativa al régimen de aplicación gradual, y dos disposiciones finales: la primera regula el procedimiento y las condiciones para su modificación y la de los anexos; la segunda, su entrada en vigor.

En la disposición adicional primera se establecen las condiciones de modificación del proyecto técnico que define la ZBE, así como el ajuste de cuestiones menores relativas a la delimitación del perímetro y vehículos exceptuados. Con el objeto de dotar a la norma de la flexibilidad necesaria para adaptarse a la evolución de las necesidades urbanas se prevé la posibilidad de modificar o actualizar los anexos I y II mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local, exclusivamente en los supuestos y con el alcance establecidos en la propia ordenanza, limitando estos ajustes a cuestiones de carácter menor y excluyendo cualquier alteración sustancial de los contenidos con eficacia normativa, los cuales no podrán ser modificados por esta vía.

Por último, se incorporan tres anexos que complementan y especifican las cuestiones que regula la presente Ordenanza.

IV. Competencia

La presente ordenanza se aprueba en cumplimiento de la obligación legal que recae sobre el Ayuntamiento de Sagunto, derivada de lo dispuesto en el artículo 14.3.a de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que impone a los municipios con una población superior a 50.000 habitantes la obligación de establecer Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

En el ámbito competencial, el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, reconoce a los municipios, en los términos establecidos por la legislación estatal y autonómica, competencias en materias tales como medio ambiente urbano, protección contra la contaminación atmosférica, tráfico, estacionamiento de vehículos, movilidad urbana y protección de la salubridad pública.

En el mismo sentido, el artículo 33.3 de la Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunidad Valenciana, atribuye a los municipios competencias propias en ámbitos como la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas, la protección del medio ambiente y la garantía de la salubridad pública.

Asimismo, el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, faculta a las entidades locales, en el ejercicio de sus competencias, para elaborar planes y programas destinados al cumplimiento de los niveles de calidad del aire exigidos por la normativa vigente. Entre las medidas previstas, se contempla la posibilidad de establecer restricciones totales o parciales a la circulación del tráfico rodado, incluyendo limitaciones aplicables a los vehículos más contaminantes, determinadas matrículas, franjas horarias o zonas concretas del municipio.

En el ámbito de la movilidad urbana, el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, atribuye a los municipios la competencia para restringir la circulación de determinados vehículos en vías urbanas por razones medioambientales. A su vez, el artículo 18 del mismo cuerpo legal habilita a las entidades locales para acordar, por dichos motivos, la prohibición total o parcial del acceso a determinadas zonas, con carácter general o específico, así como el cierre de

CAPÍTULO I- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1- Objeto

Esta ordenanza municipal tiene como objeto regular los criterios de acceso, circulación y estacionamiento de las zonas de bajas emisiones que se establezcan dentro del municipio de Sagunto, de conformidad con lo establecido en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y la normativa de desarrollo, el RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por la que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Según el artículo 14.3 citado se entiende por Zona de Bajas Emisiones: el ámbito delimitado por una administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos.

Artículo 2- Finalidad de la ordenanza

Esta ordenanza tiene como finalidad la regulación de las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento a vehículos motorizados en las ZBE definidas en el municipio de Sagunto. Dichas restricciones junto a las actuaciones de mejora del espacio público urbano en los ámbitos delimitados como ZBE contribuirán a la mejora de la calidad del aire, a aumentar la resiliencia urbana frente al cambio climático, y a mejorar la calidad de vida y la seguridad de las personas que habitan la ciudad.

Artículo 3- Definiciones

A efectos de esta ordenanza se entiende por:

1. «Zona de bajas emisiones de Sagunto»: áreas delimitadas dentro del término municipal de Sagunto en las cuales se restringe el acceso, circulación y estacionamiento de determinados vehículos por razones justificadas de interés general, y de acuerdo con la definición establecida en el artículo 14 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

2. «Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico»: registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico puesto a disposición de las autoridades municipales con competencia en el establecimiento de las zonas de bajas emisiones para facilitar el control de los accesos a partir de las tipologías de vehículos y su distintivo ambiental. Constan los datos que se recogen en el permiso de circulación del vehículo de todo el parque de vehículos nacional.

3. «Vehículo de motor»: vehículo provisto de motor para su propulsión y que esté obligado a llevar placas de matrícula por el Reglamento general de vehículos.

4. «Vehículos más contaminantes afectados por esta ordenanza (de ahora en adelante vehículos más contaminantes)»: se consideran como vehículos más contaminantes a efectos de las restricciones de la ordenanza los que cumplen los tres requisitos que se detallan a continuación según el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el cual se aprueba el Reglamento general de vehículos:

a) Clasificación por criterios de construcción: turismo (código 10), ciclomotor (código 03) o motocicleta (código 04)

y

b) Clasificación por criterios de utilización: sin especificar (código 00), familiar (código 02) o todoterreno (código 33)

y

c) Clasificación por contaminante potencial: vehículos A (código S/D)

También se consideran como vehículos más contaminantes los que no disponen de información en alguna de las categorías anteriores en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y estén clasificados como “servicio particular sin especificar” (código B00) de conformidad con la clasificación “D. Servicio al cual se destinan los vehículos” del citado anexo, así como los vehículos extranjeros con características de construcción, utilización y contaminante potencial asimilables a las recogidas en este apartado.

5. «Municipio de registro de un vehículo»: es el municipio en que está inscrito un vehículo según los datos que figuran en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

6. «Vehículos vinculados a una actividad económica»: son los vehículos con que el titular desarrolla alguna actividad económica, bien sea persona física o jurídica, dada de alta en el impuesto de actividades económicas y el vehículo vinculado al desempeño de esta actividad económica.

7. «Derechos de acceso de los vehículos que necesitan inscripción registral»: se distinguen los siguientes tipos de derechos de acceso:

a) Permanente. Tienen un plazo de vigencia de hasta un máximo de cinco años o el que la tipología permita. En algunos casos se puede limitar el horario de acceso previa comunicación a la persona interesada.

b) Puntuales. Con carácter general, tienen un plazo de vigencia durante las 24 horas naturales de un día cualquiera. Sin embargo, para algunos casos se puede limitar el horario de acceso previa comunicación a la persona interesada.

8. «Vehículos sujetos a acreditación del uso o disponibilidad legal»: vehículos ligados a un acceso para el cual es necesario acreditar el uso o la disponibilidad legal de estos.

9. «Vehículos de libre elección»: vehículos ligados a un acceso para el cual no hay que acreditar el uso o la disponibilidad legal. Los accesos puntuales de libre elección se pueden grabar con una antelación de hasta tres meses antes del día del acceso y dentro de los 5 días naturales posteriores a este.

10. «Vehículos de servicios públicos esenciales y de emergencia»: se entiende por estos vehículos los de extinción de incendios, fuerzas y cuerpos de seguridad, protección civil, salvamento y ambulancias.

11. «Vehículos de movilidad personal»: son dispositivos motorizados ligeros, destinados para el desplazamiento individual en entorno urbano, cuyo diseño y característica técnicas difieren tanto de las bicicletas como de las motocicletas y ciclomotores. Fundamentalmente, se trata de vehículos autoequilibrados y patinetes eléctricos sin asiento.

12. “Distribución urbana de mercancías”: La distribución urbana de mercancías (en adelante DUM) es la última parte de la cadena de suministro en que se reparten las mercancías dentro del ámbito urbano, dando servicio a los establecimientos y consumidores.

Por actividad u operación de carga y descarga en la vía pública, se entenderá la acción de trasladar mercancías o suministros desde un establecimiento a un vehículo estacionado o parado, o viceversa. La actividad de carga y descarga se incluye en la DUM, orientándose al establecimiento, no al consumidor.

Artículo 4.- Ámbito de aplicación

1.El ámbito territorial de aplicación de esta Ordenanza abarca las ZBE del término municipal de Sagunto: ZBE Sagunto y ZBE Puerto, anillos interior y exterior, de acuerdo con el ámbito geográfico delimitado en el ANEXO I.

En las zonas de bajas emisiones se aplican las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento definidas en capítulo II.

2.Todos los vehículos a motor que circulen por el término municipal quedarán sujetos a esta Ordenanza.

En base al potencial contaminante quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta ordenanza:

- a) Las bicicletas, ciclos y en general todos los vehículos impulsados por la acción humana, incluidos aquellos que cuenten con soporte o asistencia de motores eléctricos.
- b) Vehículos de movilidad personal.
- c) Vehículos de ruedas utilizados por personas con movilidad reducida (PMR), incluidos aquellos que cuenten con acoples tipo triciclos, scooters, etc

CAPÍTULO II. MEDIDAS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA

Artículo 5. Medidas de intervención

1. Se establecen las siguientes restricciones en cada una de las áreas delimitadas:

Vehículos autorizados para acceder a ZBE Sagunto y Puerto- Anillo exterior:

- 1. Podrán acceder, circular y estacionar en el anillo exterior de forma automática sin necesidad de tramitar autorización municipal los vehículos incluidos en el apartado 1 del Anexo II.
- 2. Podrán acceder, circular y estacionar en el anillo exterior mediante autorización municipal los vehículos incluidos en el apartado 2 del Anexo II.

El carácter de dicha autorización, permanente, temporal o puntual, se define en cada uno de los supuestos excepcionados.

Vehículos autorizados para acceder a ZBE Sagunto- Anillo interior- Ciutat Vella:

- 1. Podrán acceder, circular y estacionar en el Anillo interior de forma automática sin necesidad de tramitar autorización municipal los vehículos que cuenten con autorización municipal en el momento de entrar en vigor la Ordenanza, así como los incluidos en el apartado 3 del Anexo II.
- 2. Podrán acceder, circular y estacionar en el Anillo interior mediante autorización municipal los vehículos incluidos en el apartado 4 del Anexo II.

El carácter de dicha autorización, permanente, temporal o puntual, se define en cada uno de los supuestos excepcionados.

Vehículos autorizados para acceder a ZBE Puerto- Anillo interior- Playas:

- 1. Podrán acceder, circular y estacionar en el Anillo interior de forma automática sin necesidad de tramitar autorización municipal los vehículos con domiciliación fiscal en el propio municipio en el momento de entrar en vigor la Ordenanza, así como los incluidos en el apartado 5 del Anexo II.
- 2. Podrán acceder, circular y estacionar en el Anillo interior mediante autorización municipal los vehículos incluidos en el apartado 6 del Anexo II.

El carácter de dicha autorización, permanente, temporal o puntual, se define en cada uno de los supuestos excepcionados.

3. A los vehículos que tengan prohibido el acceso y la circulación se les permitirá el estacionamiento en los parking disuasorios que se determinen dentro de la zona de bajas emisiones.

Artículo 6. Registro municipal de vehículos excepcionados

- 1.El procedimiento administrativo para solicitar la autorización municipal se indica en el Anexo II para cada una de las zonas delimitadas como ZBE.
2. Los vehículos autorizados según condiciones establecidas en Anexo II se incluirán en registro municipal de vehículos excepcionados.
- 3.La gestión del registro se realizará conforme a las exigencias previstas en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales y sus futuras actualizaciones.

Artículo 7.- Estacionamiento en las ZBE.

1. El estacionamiento en las ZBE se adaptará a las características de cada una de las áreas definidas en el Anexo I de esta Ordenanza.
2. El órgano municipal competente, por medio de señalización, podrá establecer plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.

Artículo 8.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE.

- 1.En las ZBE se podrán establecer las zonas de reservas de estacionamiento para la DUM y en concreto, para la carga y descarga, que se consideren necesarias para favorecer el reparto de mercancías.

Artículo 9.- Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

Por motivos de salud pública y con el fin de garantizar la calidad del aire, se procederá a regular el tránsito de los vehículos identificados como los más contaminantes dentro de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs) especificadas en el Anexo I, conforme a los siguientes criterios:

- Se implementará una restricción temporal de acceso a áreas específicas y en horarios predefinidos, con el objetivo de evitar la saturación del tráfico basándose en los informes previos emitidos por la Policía Local u otros que justifiquen la necesidad de la medida, en base a los datos de los sistemas de monitoreo y control desplegados en el marco de la presente ordenanza, y de acuerdo con los niveles de referencia establecidos por la legislación vigente.
- Se aplicará una restricción temporal de acceso en las Zonas de Bajas Emisiones definidas en el Anexo I, limitando la circulación de los vehículos con mayores niveles de emisión contaminante durante episodios de alta contaminación atmosférica, cuando se superen los umbrales máximos establecidos para los indicadores de calidad del aire, de acuerdo, en su caso, con el protocolo municipal de actuación en situaciones de alta contaminación atmosférica.

Artículo 10. Suspensión temporal de las restricciones por causas excepcionales

Mediante un decreto de la alcaldía, se podrá suspender temporalmente las restricciones de la ZBE en los casos excepcionales que impliquen una alteración significativa de la normalidad, tales como:

1. Catástrofes o emergencias, como inundaciones, incendios, terremotos, accidentes u otros sucesos que alteren gravemente las condiciones de vida de la población.
2. Eventos de gran escala que puedan generar una notable alteración en el tráfico habitual, como competiciones deportivas masivas en espacios públicos, obras de gran impacto en la red vial, entre otros.

El decreto de la alcaldía debe especificar tanto el ámbito territorial de la suspensión como su duración temporal.

Artículo 11-Sistema de control y Protección de datos.

Se establecen los siguientes sistemas de control:

1_ Mediante sistema automático y con la plataforma tecnológica que se designe por la autoridad municipal.

- a) Con este sistema se comprobará si el vehículo puede acceder o no a la citada zona, sin que sea necesario captar la imagen de los ocupantes y sin perjuicio de las facultades que la Policía Local tenga asignadas en el control, vigilancia y sanción de las infracciones y no cumplimiento de las normas establecidas.
- b) Las imágenes y, si es el caso, los videos captados por estos medios se utilizarán como medio de prueba en la denuncia automatizada o personal de las infracciones.

2_ Mediante aplicación móvil.

Con este sistema se podrá comprobar si un vehículo está autorizado para circular introduciendo la matrícula en dispositivo móvil.

3_ Mediante comprobación en registro de vehículos autorizados.

Con este sistema el personal autorizado podrá comprobar si un vehículo está autorizado para circular y/o estacionar en la zona.

Los tres sistemas podrán funcionar de manera simultánea en las ZBE establecidas o en áreas de las mismas coincidentes con anillos y restricciones diferenciadas.

No obstante lo anterior, en el proyecto técnico del ANEXO III se define un sistema de control para cada ZBE y sus anillos, pudiendo ser sustituidos estos sistemas, en todo caso, por vigilancia de la Policía Local de Sagunto.

Artículo 12. Protección de datos

Los tratamientos de datos personales que resulten necesarios para la gestión de la Zona de Bajas Emisiones (en adelante, “ZBE”) se regirán por lo dispuesto en la normativa aplicable, en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016 (RGPD), y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (LOPDGDD), así como por las disposiciones que resulten de aplicación en materia de seguridad pública y tráfico.

El responsable del tratamiento es el Ayuntamiento de Sagunto, con CIF P4622200F y domicilio en Calle Autonomía, 2, Sagunto, 46500, Valencia.

La finalidad del tratamiento será el control de acceso, circulación y disciplina del tráfico dentro de la ZBE (incluida la tramitación de expedientes sancionadores). Gestión del Registro municipal de vehículos autorizados y de exenciones. Realizar análisis de movilidad y evaluación de la eficacia de la ZBE.

La base jurídica de los tratamientos se sustentará, según corresponda, en el cumplimiento de una obligación legal o en el ejercicio de poderes públicos e interés público, en especial lo previsto en la normativa de tráfico y movilidad, y en la legislación básica medioambiental que impone la obligación de implantar Zonas de Bajas Emisiones.

La tipología de datos personales tratados son las matrículas de vehículos, ubicación, vehículos autorizados, datos identificativos del titular cuando resulte necesario.

Comunicación de datos a terceros o cesión: Órgano instructor o sancionador municipal, a Juzgados y Tribunales, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, entidades encargadas del tratamiento en ámbito tecnológico, a la DGT y a otros órganos de la Administración Pública con competencias en la materia. Plazos de conservación: Las imágenes se conservarán durante el plazo máximo de un mes, salvo que sean necesarios para la tramitación de expedientes sancionadores por cumplimiento de obligación legal.

El Ayuntamiento adoptará las medidas necesarias para asegurar que los tratamientos de datos personales, de acuerdo con las exigencias el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) y formalizando los correspondientes contratos de encargado de tratamiento cuando participen terceros proveedores tecnológicos o de servicios. Respecto del ejercicio de derechos, el Ayuntamiento garantizará que las personas interesadas puedan ejercer, a través del correspondiente trámite de sede electrónica, los derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación, oposición y portabilidad, en los términos previstos en la normativa vigente.

CAP III. INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN A LA CIUDADANÍA

Artículo 13. Campaña de comunicación previa

De forma previa a la puesta en marcha de cada una de las fases transitorias de implantación de las ZBE señaladas en las disposiciones transitorias y en el Anexo III se realizará una campaña de comunicación para informar a la ciudadanía sobre la entrada en vigor que incluirá, como mínimo los siguientes aspectos:

- Motivación y objetivos de la ZBE y de la fase que se pone en marcha.
- Vehículos afectados por las restricciones.
- Delimitación de la zona afectada, calendario de aplicación y restricciones de acceso, circulación y estacionamiento.
- Excepciones y procedimiento administrativo para obtener autorización.

Artículo 14.- Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE

Toda la información relativa a las ZBE será publicada en la página web institucional del Ayuntamiento y se habilitarán los canales de comunicación que permitirán a la ciudadanía la realización de consultas y gestión de trámites relativos a las ZBE. Entre estos canales estarán obligatoriamente: el presencial, el telefónico y el telemático.

Artículo 15.- Señalización de las ZBE

1.El perímetro de las zonas de bajas emisiones (ZBE) será debidamente señalizado con antelación suficiente, a fin de garantizar que los conductores reciban la información pertinente sobre el acceso restringido a determinadas categorías de vehículos.

2. Se empleará la señalización aprobada al efecto e incluida en el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, R-120: entrada prohibida a vehículos en función

de su distintivo ambiental u otros criterios ambientales, junto a panel complementario S-860 en el que se especificarán las condiciones de acceso a cada una de las zonas.

La referencia normativa contenida en el párrafo anterior se entenderá realizada, en su caso, a las disposiciones que las modifiquen, sustituyan o deroguen.

3. De manera adicional, se proporcionará a la DGT toda la información relevante acerca del ámbito territorial, las restricciones aplicables, los horarios de vigencia y otros parámetros asociados a la ZBE. Esto permitirá la integración de dichos datos en la plataforma de vehículos conectados DGT 3.0, de modo que los sistemas de navegación y las aplicaciones de movilidad puedan acceder en tiempo real a los niveles de restricción que afectan a los itinerarios de los usuarios, posibilitando así la optimización de las rutas y la planificación de trayectos más eficientes.

CAPÍTULO IV. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 16.- Régimen sancionador de las ZBE municipales.

Se estará a lo dispuesto en el artículo 15 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

De conformidad con dicho precepto, el incumplimiento de las restricciones de acceso, circulación o estacionamiento derivadas de la Zona de Bajas Emisiones constituye una infracción grave, tipificada en el artículo 76.z3 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

En tal caso, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el artículo 80 de la citada Ley, que establece una sanción de 200 euros.

Las referencias normativas contenidas en este artículo se entenderán realizadas, en su caso, a las disposiciones que las modifiquen, sustituyan o deroguen.

Disposición transitoria primera. Normas transitorias de Sagunt ZBE

Se establecen las siguientes normas transitorias aplicables a las ZBE del municipio de Sagunto:

1. FASE INFORMATIVA: A partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Ordenanza, se establece una primera fase de carácter informativo para cada uno de los anillos y etapas de implantación. Durante este periodo no se impondrán sanciones; no obstante, podrá notificarse a los titulares de los vehículos más contaminantes la información relativa al alcance, contenido y calendario de aplicación de la Ordenanza.

- FASE 1. SAGUNT_Anillo interior- Ciutat Vella: 3 meses desde aprobación Ordenanza. Fecha estimada: junio 2026
- FASE 2. PUERTO_Anillo interior- playa: 1 año desde inicio fase informativa anillo Ciutat Vella. Fecha estimada: junio 2027
- FASE 3. SAGUNT y PUERTO_Anillo exterior: 2 años desde inicio fase informativa anillo Ciutat Vella. Fecha estimada: junio 2028

2. FASE SANCIONADORA: Una vez concluida la fase informativa descrita en el apartado anterior, se dará inicio a la fase sancionadora, en la que será de aplicación el régimen previsto en el capítulo V. Durante esta etapa se contemplan las siguientes disposiciones transitorias en cada una de las fases y zonas:

FASE 3. SAGUNT y PUERTO_Anillo exterior

- a) Los vehículos clasificados como más contaminantes, que se encuentren registrados en el momento de entrada en vigor de la ZBE en cualquier municipio de la provincia de València, estarán exentos de las restricciones establecidas en

el artículo 5. Por tanto, podrán acceder, circular y estacionar libremente en la ZBE hasta el 31 de diciembre de 2027

- b) Los vehículos igualmente considerados como más contaminantes y registrados en la fecha de activación de la ZBE en cualquier municipio de la comarca Camp de Morvedre estarán exentos de las restricciones recogidas en el artículo 5 hasta el 31 de diciembre de 2030, permitiéndose su acceso, circulación y estacionamiento sin limitaciones durante dicho período.

3. Asimismo, y con carácter previo al inicio de las fases transitorias indicadas en los apartados a) y b), podrá mantenerse la práctica de remisión de notificaciones individualizadas, conforme a lo previsto en el apartado 1, dirigidas a los titulares de vehículos más contaminantes afectados por la finalización de la moratoria.

Disposición final primera. Habilitación para la modificación de las ZBE

La revisión y modificación de los proyectos técnicos que definen las ZBE (anexo III) que impliquen supresión o ampliación significativa de las ZBE aprobadas se someterán a información pública por tiempo no inferior a 30 días hábiles, por medio de anuncios en la página web institucional del Ayuntamiento y precisarán la aprobación del Pleno.

Los ajustes menores que afecten a los Anexos I y II y comprendan ajustes menores en la delimitación del perímetro de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), siempre que no supongan una reducción o ampliación significativa de su superficie, así como los supuestos de acceso que requieran autorización municipal y se justifiquen por la necesidad de adaptar las ZBE a la realidad existente o a las necesidades derivadas de su aplicación y evaluación, podrán ser aprobados por la Junta de Gobierno Local.

Disposición final segunda. Entrada en vigor

El texto íntegro de la Ordenanza se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia y entrará en vigor transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; permanecerá en vigor hasta su modificación, procediéndose en todo caso a su revisión, cuando derive necesario a consecuencia de la preceptiva modificación del Proyecto de ZBE, en los plazos establecidos por el artículo 10.4 y Disposición Transitoria Única del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones; así como cuando la normativa europea, nacional, regional o local reguladora de la materia lo prevean.

ANEXO I. ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES



Delimitación del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt

En Sagunt, la delimitación de los dos anillos es:

Sagunt. Anillo interno: El anillo interno se corresponde con la Zona de acceso restringido en Ciutat Vella, delimitado por las siguientes calles:

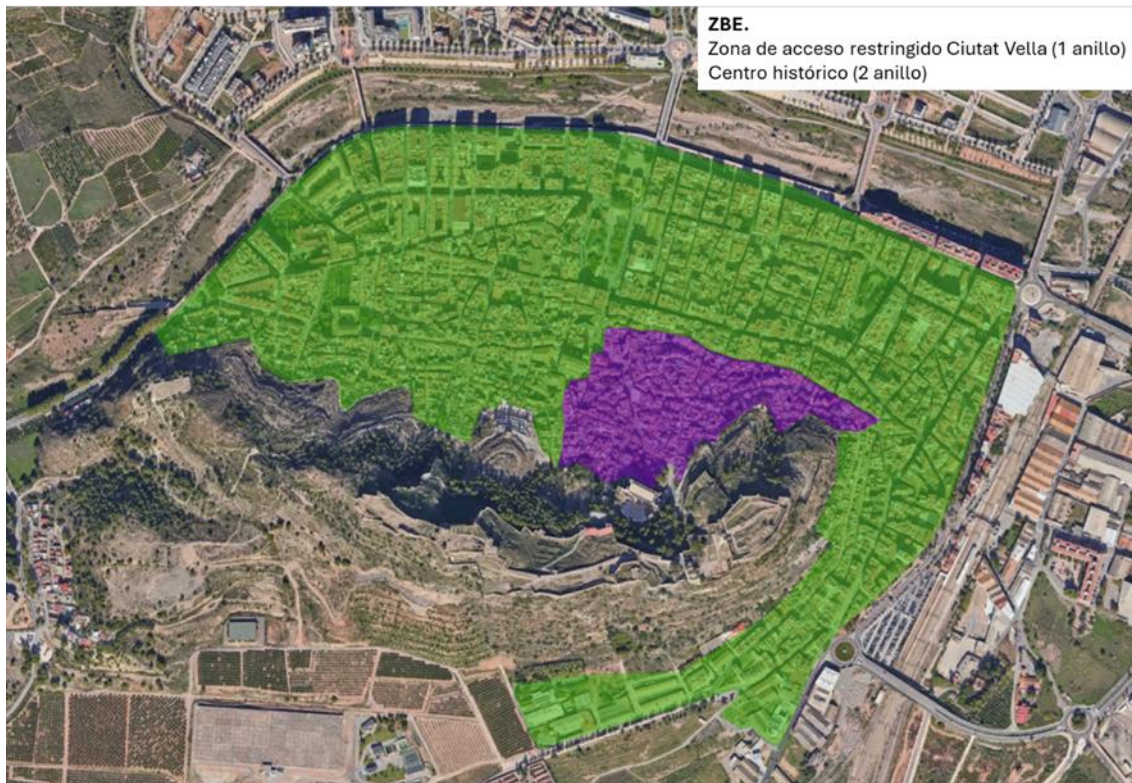
- Calle Porta Ferrisa
- Calle Mayor
- Plaza Mayor
- Calle de la Escuela

Así, el ámbito de actuación de la zona restringida de Ciutat Vella es la comprendida por las siguientes calles:

ABYLIX	FONT	RAMOS
ANDRIANI	HEROES	SAN MIGUEL
ANTIGONES	ISABEL CUELLO	SANCHEZ CASTAÑER
ASUCACH DE LOS DOLORES	LEONARDO ARGENSOLA	SANG NOVA
BELEN	MAYOR	SANG VELLA
CALATRAVA	MURALLA	SEGOVIA
CASTILLO	PASION	TEATRO ROMANO
CUBERTORER	PEDRO CARTAGENA	VERONICA
DARRERE L'ESCOLA	PELAYO	VIEJA DEL CASTILLO
DOLORES	PEÑETAS	VISTA ALEGRE
ENJOU	PORTA FERRISA	FACUNDO ROCA, PLAZA
ESCIPIONES		

Sagunt. Anillo externo, delimitado por:

- Por el oeste y norte, límite del río Palancia (Avenida Sants de la Pedra)
- Por el este, avenida del País Valencià (N-340)
- Por el sur, calle Mayor y calle de la Escuela



Delimitación del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt

En el Puerto de Sagunt, la delimitación de los dos anillos es:

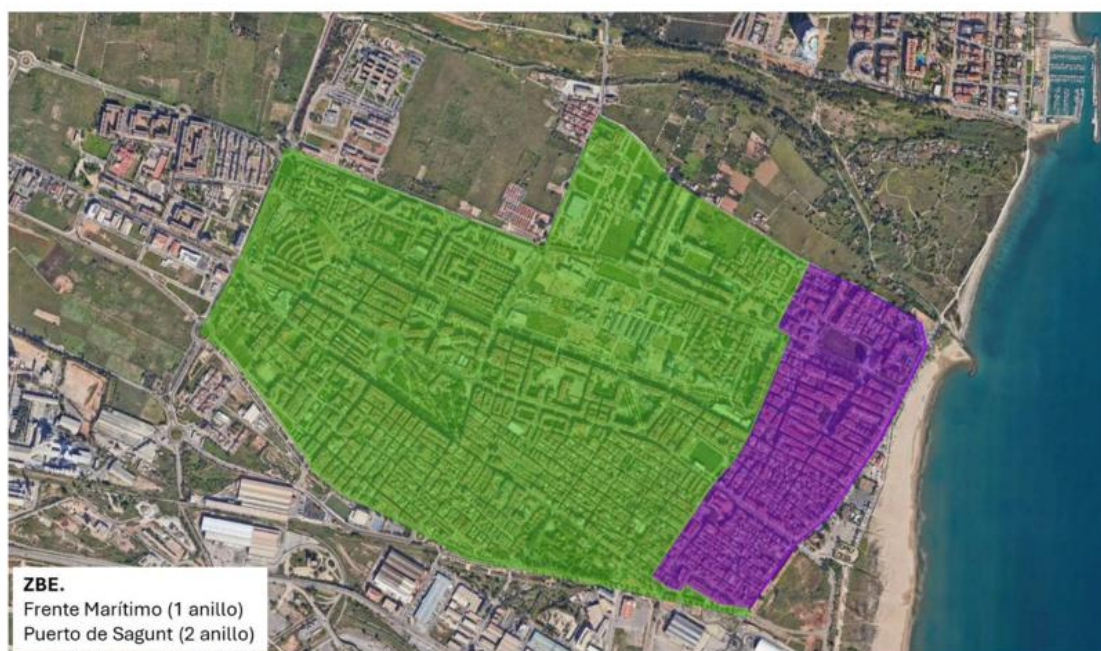
Puerto de Sagunt. Anillo externo:

- CV-320
- Avenida Sindicalista Miguel Lluch
- Avenida 3 de abril
- Avenida América
- Avenida Polígono A
- Avenida Mediterráneo

- Avenida delta del Riu
- Calle Sierra Calderona
- CV-321 (Calle Sierra de Javalambre)
- Avenida Corona de Aragón

Puerto de Sagunt. Anillo interno (Frente Marítimo):

- Calle 9 de Octubre
- Calle Sindicalista Juan Torres Casadó
- Avenida del Mediterráneo
- Avenida Delta del Riu
- Calle cabo de Palos
- Calle Isla de Menorca
- Calle Sant Vicent
- Calle Progreso



Delimitación del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones en el Puerto de Sagunt

ANEXO II. SUPUESTOS EXCEPCIONADOS DE LA PROHIBICIÓN DE ACCESO, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO Y LA INSCRIPCIÓN REGISTRAL. REQUISITOS Y CONDICIONES DE ACCESO

ZBE SAGUNT y PUERTO- Anillo exterior

1. Vehículos más contaminantes excepcionados que no necesitan autorización municipal:

Los vehículos más contaminantes que se detallan a continuación disponen de libre acceso a SAGUNT y PUERTO Anillo exterior ZBE, sin necesidad de realizar ningún trámite administrativo:

- a) Los vehículos de servicios públicos esenciales y de emergencia según la definición del artículo 3
- b) Vehículos calificados como históricos según el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el cual se aprueba el Reglamento de vehículos históricos, con el número máximo de 96 accesos puntuales al año según dispone el artículo 2, apartado 9, del mismo real decreto para uso ocasional.
- c) Vehículos con domiciliación fiscal en el municipio de Sagunto.
- d) Hasta el 31 de diciembre de 2027 los vehículos empadronados en la provincia de Valencia,
- e) Hasta el 31 de diciembre de 2030 los vehículos empadronados en la comarca Camp de Morvedre.

2. Vehículos más contaminantes excepcionados que necesitan autorización municipal:

Los vehículos más contaminantes de las personas interesadas que se indican a continuación pueden acceder SAGUNT y PUERTO Anillo exterior ZBE si cumplen los requisitos señalados en este punto:

- a) Personas titulares de una tarjeta de estacionamiento de personas con movilidad reducida que tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad. Disponen de un acceso permanente para un vehículo de libre elección. Los accesos

pueden solicitarse con efecto retroactivo dentro del plazo máximo de 5 días naturales después del acceso.

b) Vehículos vinculados a una actividad económica según la definición recogida en el artículo 3. La persona vinculada al vehículo tiene que estar dada de alta en el impuesto de actividades económicas y dispone de acceso permanente para cada vehículo vinculado al ejercicio de esta actividad del cual tenga el uso o la disponibilidad legal.

c) Familias numerosas. Disponen de acceso permanente para cada vehículo del cual tengan el uso o la disponibilidad legal mientras se cumpla esta condición.

d) Familias con menores de 3 años. Disponen de acceso permanente para cada vehículo del cual tengan el uso o la disponibilidad legal hasta que el menor cumpla esta edad.

e) Mujeres embarazadas. Disponen de un acceso permanente para un vehículo de libre elección durante diez meses desde que se presenta la declaración responsable. Los accesos pueden solicitarse con efecto retroactivo dentro del plazo máximo de 5 días naturales después del acceso.

f) Personas con movilidad reducida temporal. Disponen de un acceso permanente para un vehículo de libre elección mientras mantenga esta limitación. Los accesos pueden solicitarse con efecto retroactivo dentro del plazo máximo de 5 días naturales después del acceso.

g) Accesos especiales. Cuando concurren circunstancias o necesidades excepcionales de acceso para vehículos más contaminantes pueden autorizarse derechos de acceso temporal, siguiendo el procedimiento del anexo III. El número máximo de vehículos que pueden acceder y otros detalles se deducirán de la necesidad acreditada.

h) Accesos excepcionales para vehículos más contaminantes.

i) Pueden obtener derechos de acceso puntuales los vehículos más contaminantes que, a pesar de que no puedan acceder ni circular según el calendario de aplicación de las restricciones, obtengan los derechos de acceso puntuales después de presentar la comunicación y, en su caso, abonar la tasa correspondiente por el trámite administrativo. Hay 48 accesos puntuales en el año no acumulables en caso de no haberse usado.

Para solicitar autorización se habilitarán los medios, presenciales y electrónicos, en el momento de la puesta en marcha de la fase 3 de implantación.

ZBE SAGUNT- Ciutat Vella- Anillo interior

3. Vehículos que no necesitan autorización municipal:

a) Vehículos autorizados en base a la Resolución nº610, de 26 de enero de 2023, "EXPTE 85/23 REGULACIÓN ZONA ACCESO RESTRINGIDO A CIUTAT VELLA." - SEGRA 652480 (en adelante Resolución nº610).

b) Vehículos con etiqueta ambiental 0.

4. Vehículos excepcionados que necesitan autorización municipal:

a) Vehículos que no cumplan la condición de autorizado según establece la base cuarta de la Resolución nº 610.

Para solicitar autorización se utilizará el procedimiento utilizado hasta el momento para acceder al área restringida de Ciutat Vella a través de la web <http://ciutatvella.policialocalsagunt.es> y de forma presencial en el Servicio de Atención, Información y Tramitación para la Ciudadanía (SAIC)

ZBE PUERTO- Playa- Anillo interior

1. Vehículos que no necesitan autorización municipal:

a) Vehículos con el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica domiciliado en el municipio de Sagunto.

- b) Vehículos con etiqueta ambiental 0.
- c) Los vehículos de servicios públicos esenciales y de emergencia según la definición del artículo 3.
- d) Vehículos calificados como históricos según el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el cual se aprueba el Reglamento de vehículos históricos, con el número máximo de 96 accesos puntuales al año según dispone el artículo 2, apartado 9, del mismo real decreto para uso ocasional.

2. Vehículos excepcionados que necesitan autorización municipal:

- a) Vehículos que no cumplan la condición de autorizado según establece la base cuarta de la Resolución nº 610.

Para solicitar autorización se habilitarán los medios, presenciales y electrónicos, en el momento de la puesta en marcha de la fase 2 de implantación.

ANEXO III. PROYECTO ZBE

**PROYECTO DE
ZONA DE BAJAS EMISIONES
DE SAGUNT**



Julio 2025

Índice

1.	<u>DELIMITACIÓN DEL PERÍMETRO DE LA ZBE</u>	36
1.1.	<u>Red de estaciones de medición de calidad del aire y áreas de superación de valores límite</u>	36
1.2.	<u>Red de medición complementaria</u>	37
1.3.	<u>Delimitación de la ZBE</u>	38
2.	<u>INFORMACIÓN GENERAL</u>	41
2.1.	<u>Estructura territorial</u>	41
2.2.	<u>Demografía</u>	43
2.3.	<u>Patrones de movilidad</u>	47
2.4.	<u>Parque de vehículos</u>	48
2.5.	<u>Propuesta de Zona de Bajas Emisiones</u>	55
2.6.	<u>Estimación de la superficie contaminada y población expuesta</u>	56

2.7.	<u>Autoridades responsables</u>	57
3.	<u>COHERENCIA CON LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PREEXISTENTES</u>	57
3.1.	<u>Planificación a Nivel Europeo</u>	58
3.2.	<u>Planificación a Nivel Estatal</u>	59
3.3.	<u>Planificación a Nivel de la Comunitat Valenciana</u>	61
3.4.	<u>Planificación a Nivel Local</u>	62
3.5.	<u>Coherencia metropolitana</u>	72
4.	<u>NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN</u>	73
4.1.	<u>Estaciones de medición de calidad del aire</u>	73
4.2.	<u>Estaciones de medición de ruido ambiental</u>	74
4.3.	<u>Contaminantes y Objetivos de Calidad del Aire</u>	74
4.4.	<u>Mediciones. Resultados de la RVVCC</u>	75
4.5.	<u>Mediciones en centros educativos</u>	78
4.6.	<u>Análisis de los resultados</u>	82
5.	<u>ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN</u>	82
5.1.	<u>El papel de los vehículos de combustión</u>	82
5.2.	<u>¿Cuál es la situación en Sagunt?</u>	84
6.	<u>OBJETIVOS CUANTIFICABLES</u>	91
6.1.	<u>Objetivos de mejora de la calidad el aire</u>	91
6.2.	<u>Objetivos de mitigación del cambio climático</u>	93
7.	<u>MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES DE CAMBIO CLIMÁTICO</u>	94
7.1.	<u>Propuestas de actuación</u>	94
7.2.	<u>Análisis de alternativas</u>	102
7.3.	<u>Justificación del ámbito territorial de la ZBE de Sagunt</u>	104
7.4.	<u>Mejora de la calidad del aire y de la mitigación de emisiones GEI</u>	106
8.	<u>SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO</u>	107
8.1.	<u>Control de acceso y circulación</u>	107
8.2.	<u>Control del estacionamiento</u>	109
9.	<u>ANÁLISIS JURÍDICO DE LA ZBE</u>	111
9.1.	<u>Naturaleza jurídica de la ZBE de Sagunt</u>	111
9.2.	<u>Competencia</u>	112
9.3.	<u>Potestad administrativa</u>	112
10.	<u>MEMORIA ECONÓMICA</u>	113
10.1.	<u>Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE en las entidades locales</u>	113
10.2.	<u>Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado</u>	116
10.3.	<u>Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.</u>	117
11.	<u>ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL, DE GÉNERO Y DE DISCAPACIDAD</u>	119
11.1.	<u>Impacto social</u>	119
11.2.	<u>Impacto de género</u>	120
11.3.	<u>Impacto de discapacidad</u>	121
12.	<u>PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN</u>	122
12.1.	<u>Indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado.</u>	122
12.2.	<u>Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.</u>	122

13.	<u>PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN....</u>	127
13.1.	<u>Fase de planificación</u>	127
13.2.	<u>Fase de implantación</u>	128
13.3.	<u>Fase de seguimiento</u>	128

1. DELIMITACIÓN DEL PERÍMETRO DE LA ZBE

La finalidad de la ZBE de Sagunt es, como indica el RD 1052/2022, de 27 de diciembre por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.

Así, la ZBE de Sagunt se planifica para asegurar una mejora de la calidad del aire en todo el municipio, acorde con el cumplimiento de la normativa europea, así como con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Si bien la ZBE propuesta en Sagunt no abarca la totalidad del ámbito urbano municipal, se espera que la delimitación propuesta, junto con las políticas de movilidad complementarias, extienda sus beneficios a la totalidad del municipio.

1.1. Red de estaciones de medición de calidad del aire y áreas de superación de valores límite

El objetivo de mejora de calidad del aire en las zonas de bajas emisiones debe poder cuantificarse y, además, en caso de superaciones de los valores legislados debe contribuir a alcanzar el cumplimiento en el menor tiempo posible. Para ello, hay que caracterizar la red de estaciones existentes en Sagunt y analizar los resultados de las mediciones obtenidas.

En el término municipal de Sagunt existen 5 estaciones de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica Aire (RVVCCA). La Red de Vigilancia tiene como objetivo principal proporcionar datos precisos y actualizados sobre los niveles de contaminantes en el aire, en cumplimiento de la normativa de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y el Real Decreto 102/2011. Además, esta red facilita el acceso del público a información relevante sobre la calidad del aire, promoviendo la transparencia y la participación ciudadana, conforme a lo estipulado en la Ley 27/2006 y la Ley 34/2007.

Las cinco estaciones localizadas en el término municipal de Sagunt son:

- Sagunt – CEA. Ámbito industrial
- Sagunt – Nord. Ámbito urbano
- Sagunt – Port. Ámbito urbano
- Sagunt HOLCIM Met. Ámbito industrial
- Sagunt HOLCIM Port. Ámbito urbano

De estas cinco estaciones, dos se localizan en áreas industriales (CEA y HOLCIM MET), mientras que las otras tres se localizan en ámbitos urbanos. Hay dos en el Port de Sagunt, una entre la avenida Sindicalista Miquel Lluch y la calle América (HOLCIM PORT) y otra en la calle Maestrat, entre el CEIP Tierno Galván y el parque (Estación Port). Finalmente, la tercera estación en ámbito urbano se localiza en los nuevos desarrollos urbanos al este del río Palancia, en la calle tres Barrancs (estación Nord).



Distribución geográfica de las estaciones de la RVVCCA. Fuente: IDOM con datos de la RVVCCA

Como se detalla en el punto 4.4 (Mediciones: Resultados de la RVVCC) las mediciones registradas en estas cinco estaciones no superan los valores límite u objetivo de los contaminantes NO₂, PM_{2.5} y PM₁₀ establecidos en la normativa vigente relativa a la mejora de la calidad del aire (Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire).

A efectos del proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Sagunt y a pesar de que ninguna de las cinco estaciones supera los valores límite, solo se tendrán en cuenta las tres estaciones ubicadas en ámbito urbano.

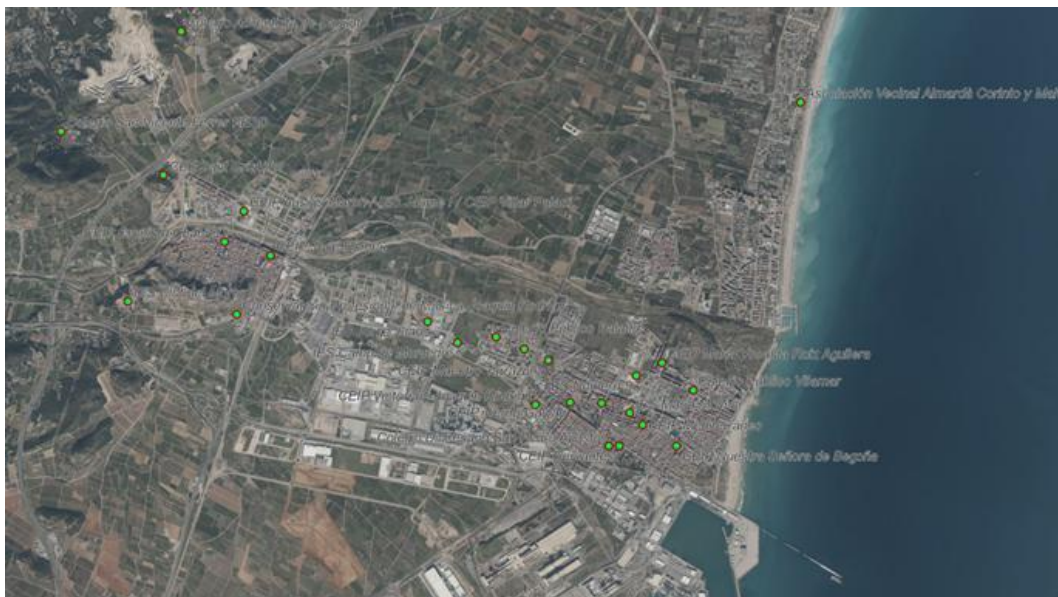
1.2. Red de medición complementaria

La red de medición municipal se considerará complementaria a la RVVCCA en lo que a definición de áreas de superación y evaluación se refiere. De hecho, tomar como valores de referencia los registrados por la RVVCCA permite homogeneizar los registros en todos aquellos municipios valencianos que tienen la obligación de implantar una ZBE. Por ello, los valores registrados por estas estaciones serán los de referencia.

Pero, adicionalmente y solo para caracterizar la calidad del aire en entornos vulnerables como son los centros educativos, se analizará la evolución de la calidad del aire a través de las 25 estaciones de mediciones existentes en los centros escolares del municipio.

Estas estaciones aportan datos relativos a NO₂, PM₁₀ y PM_{2,5}, y los resultados de las mediciones pueden verse en el punto 4.5. (Mediciones en centros educativos) de este proyecto.

Los 25 puntos de medición localizados en entornos escolares son:



Distribución geográfica de las estaciones de mediciones en entornos escolares. Fuente: Ayuntamiento

1.3. Delimitación de la ZBE

Dada la complejidad territorial del municipio de Sagunt, con dos áreas urbana claramente separadas, se delimita la Zona de Bajas Emisiones de la siguiente manera, con el objetivo claro de cumplir con la finalidad de las Zonas de Bajas Emisiones, que no es otro que contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico.

Por ello, la propuesta de delimitación de la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt se centra en los dos principales núcleos urbanos de la ciudad. La Zona de Bajas Emisiones de Sagunt estará formada por dos zonas, una en Sagunt y otra en el Puerto, ambas formadas por dos anillos.



Delimitación del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt

En Sagunt, la delimitación de los dos anillos es:

Sagunt. Anillo interno: El anillo interno se corresponde con la Zona de acceso restringido en Ciutat Vella, delimitado por las siguientes calles:

- Calle Porta Ferrisa
- Calle Mayor
- Plaza Mayor
- Calle de la Escuela

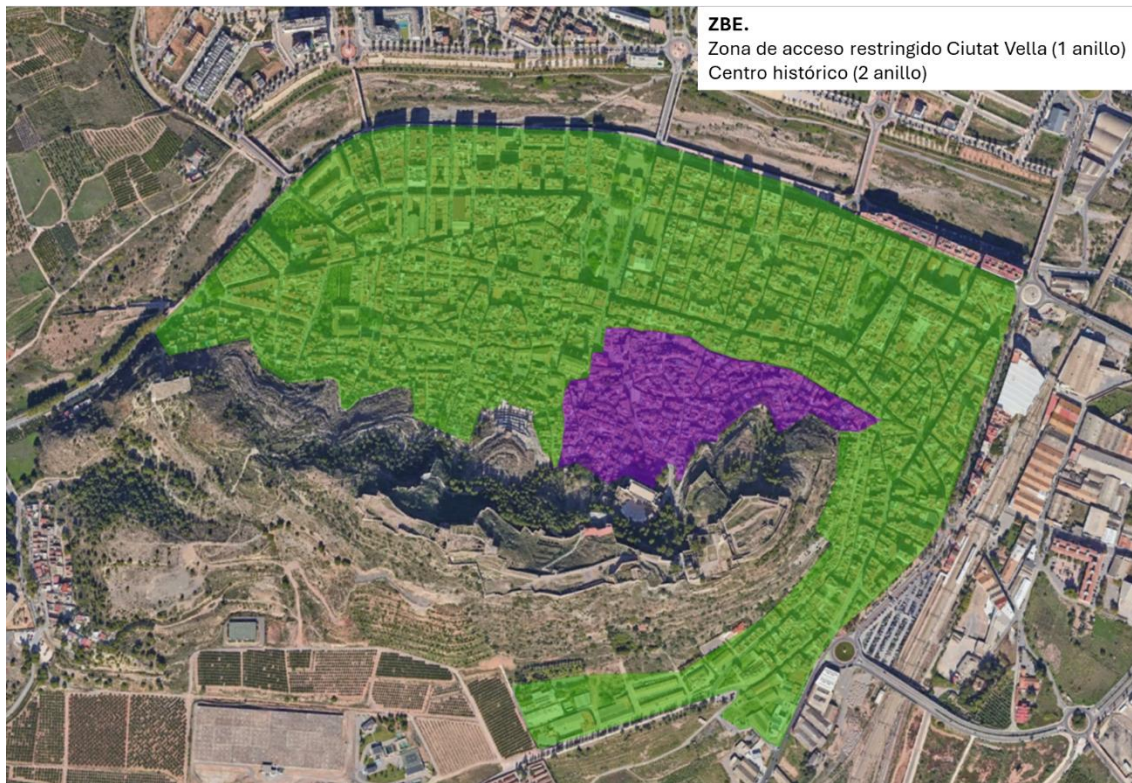
Así, el ámbito de actuación de la zona restringida de Ciutat Vella es la comprendida por las siguientes calles:

ABYLIX	FONT	RAMOS
ANDRIANI	HEROES	SAN MIGUEL
ANTIGONES	ISABEL CUELLO	SANCHEZ CASTAÑER
ASUCACH DE LOS DOLORES	LEONARDO ARGENSOLA	SANG NOVA
BELEN	MAYOR	SANG VELLA
CALATRAVA	MURALLA	SEGOVIA
CASTILLO	PASION	TEATRO ROMANO
CUBERTORER	PEDRO CARTAGENA	VERONICA
DARRERE L'ESCOLA	PELAYO	VIEJA DEL CASTILLO
DOLORES	PEÑETAS	VISTA ALEGRE
ENJOU	PORTA FERRISA	FACUNDO ROCA, PLAZA
ESCIPIONES		

Ámbito de actuación del anillo interno de a ZBE de Sagunt

Sagunt. Anillo externo: El anillo externo de Sagunt está delimitado por las siguientes calles:

- Por el oeste y norte, límite del río Palancia (Avenida Sants de la Pedra)
- Por el este, avenida del País Valencià (N-340)
- Por el sur, calle Mayor y calle de la Escuela



Delimitación del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones en Sagunt

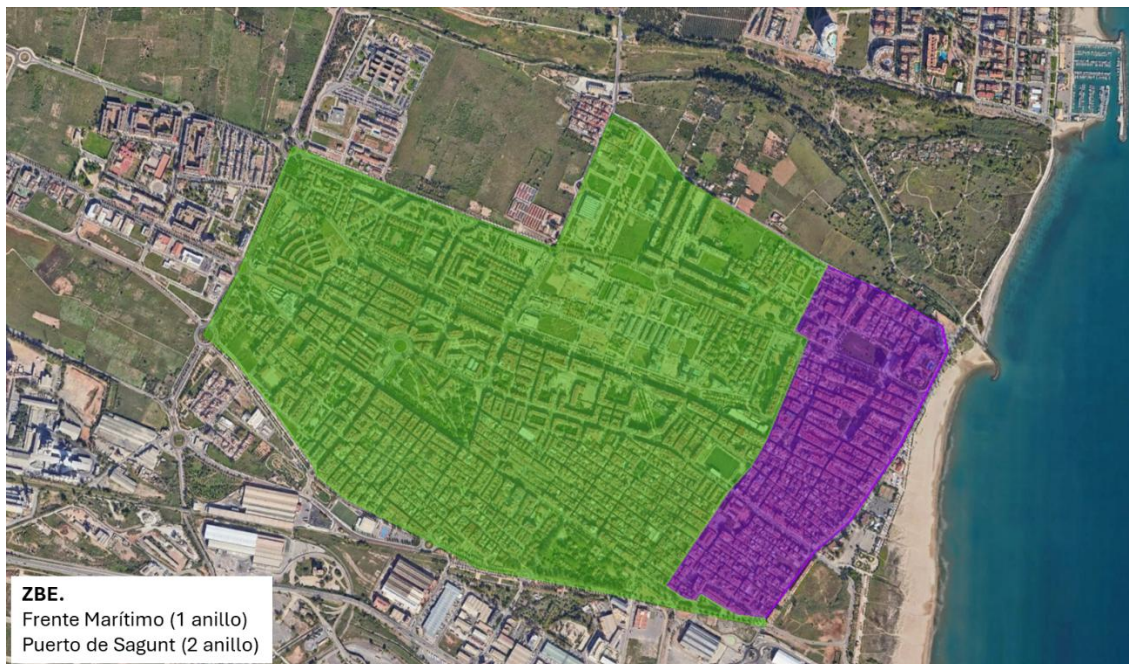
En el Puerto de Sagunt, la delimitación de los dos anillos es:

Puerto de Sagunt. Anillo externo:

- Avenida Jaume Roig
- Avenida Sindicalista Miguel Lluch
- Avenida 3 de abril
- Avenida Adolfo Suárez
- Avenida Sindicalista Juan Torres Casado
- Avenida Mediterráneo
- Avenida delta del Riu
- Calle Sierra Calderona
- Calle Sierra de Javalambre
- Avenida Corona de Aragón

Puerto de Sagunt. Anillo interno (Frente Marítimo):

- Calle 9 de Octubre
- Calle Sindicalista Juan Torres Casadó
- Avenida del Mediterráneo
- Avenida Delta del Riu
- Calle cabo de Palos
- Calle Isla de Menorca
- Calle Sant Vicent
- Calle Progreso



Delimitación del perímetro de la Zona de Bajas Emisiones en el Puerto de Sagunt

2. INFORMACIÓN GENERAL

Sagunt es la capital de la comarca del Camp de Morvedre, situado en la provincia de Valencia, en la confluencia entre el eje mediterráneo (autopista AP-7) y el eje Mudéjar que conecta Zaragoza con la costa (Autovía A-23). Esta localización estratégica ha permitido que, históricamente, Sagunt disponga de una industria potente, primero con los Altos Hornos y, más recientemente, con implantaciones logísticas e industriales de primer orden. Así, la economía de Sagunt se ha desarrollado significativamente en las últimas décadas, con un crecimiento notable en sectores como la industria, el comercio y el turismo. El puerto de Sagunt, uno de los más importantes de la Comunitat Valenciana, ha contribuido al crecimiento económico y al desarrollo del municipio.

Algunos datos básicos municipales son:

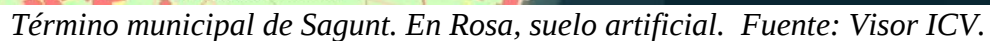
- Población (INE, 2024): 71.756
- Superficie: 133,93Km²
- Superficie urbana consolidada: 6,8Km²
- Densidad de Población: 535,77 hab/Km²

2.1. Estructura territorial

La estructura territorial de Sagunt es compleja, pues se caracteriza por dos núcleos urbanos claramente diferenciados y distanciados uno de otro por unos 3 kilómetros aproximadamente. Por un lado, existe el núcleo urbano de Sagunt, con su núcleo histórico, y por otro el Port de Sagunt, núcleo de costa que surgió a partir de la construcción de los Altos Hornos, a principios del S. XX. Además, existen otros núcleos más dispersos, como puede ser la Playa del Almardà.

Además de los dos núcleos poblacionales tradicionales (Sagunt y Port de Sagunt), el municipio cuenta con un importante desarrollo urbanístico al norte del río Palancia, iniciado antes de la crisis económica del 2008 y que se está consolidando actualmente y, otra gran área de expansión entre Sagunt y el Puerto, donde además del desarrollo industrial existente, se ha potenciado la zona comercial y una nueva área de desarrollo urbano.

La infraestructura ferroviaria existente es la línea Valencia – Barcelona, con la estación de Sagunt, la línea Zaragoza-Sagunt, denominada oficialmente como la línea Sagunt-Bifurcación de Teruel y el ramal de mercancías hasta el Puerto de Sagunt. Aquí se debería añadir el nuevo ramal ferroviario que se está construyendo hasta la planta de baterías de PowerCo y su estación intermodal.





Núcleos poblacionales e infraestructuras. Fuente: IDOM con bases del Visor ICV

Esta estructura territorial tiene un claro reflejo en la distribución urbana de la población y, por lo tanto, en la definición de las pautas de movilidad municipal.

2.2. Demografía

En los últimos 25 años, la población de Sagunt ha mostrado una tendencia general al crecimiento moderado, aunque con algunas fluctuaciones en ciertos años debido a diversos factores económicos y sociales. Uno de los factores más significativos en el crecimiento de la población de Sagunt ha sido la inmigración. A partir de los años 2000, la ciudad vio un aumento en la llegada de inmigrantes, principalmente de países de América Latina, Europa del Este y África del Norte. Así, Sagunt ha pasado de los 64.944 habitantes en 2015 a los 71.756 en 2024, lo que representa un crecimiento medio anual del 1,05%



Evolución de la población de Sagunt. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística

De este modo, la estructura de la población de Sagunt está formada por un 82,7% de población española, un 5% de personas de otras nacionalidades de la UE y un 12,2% de

personas de nacionalidades de fuera de la UE, entre los que hay que destacar un 6,5% de América y un 2,8% de África.

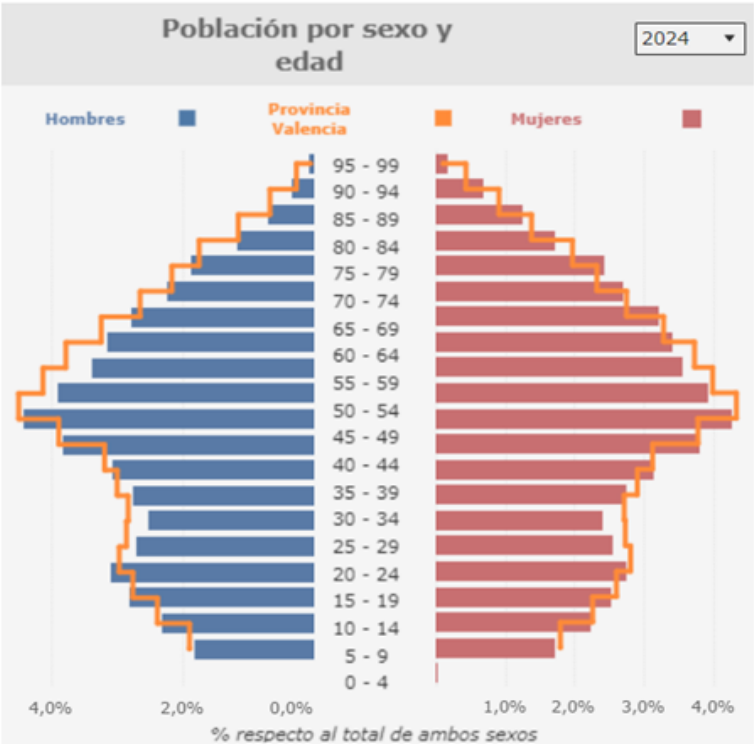


Población de Sagunt por nacionalidad. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística
Este saldo migratorio positivo ha hecho que la población de Sagunt crezca, ya que la ciudad registra un saldo natural negativo. En el año 2023 por ejemplo, el saldo natural fue negativo en 252 personas, pero en cambio, la población creció más de 2.000 habitantes, pasando de los 68.402 habitantes a los 70.486.



Movimiento natural de la población de Sagunt. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística

Con todo ello, la pirámide de Población de Sagunt es de tipo regresiva, con una tasa de nacimientos baja o muy baja (en el caso de Sagunt la población de 5-9 años representa menos del 4% del total de la población), mientras que la esperanza de vida es alta.

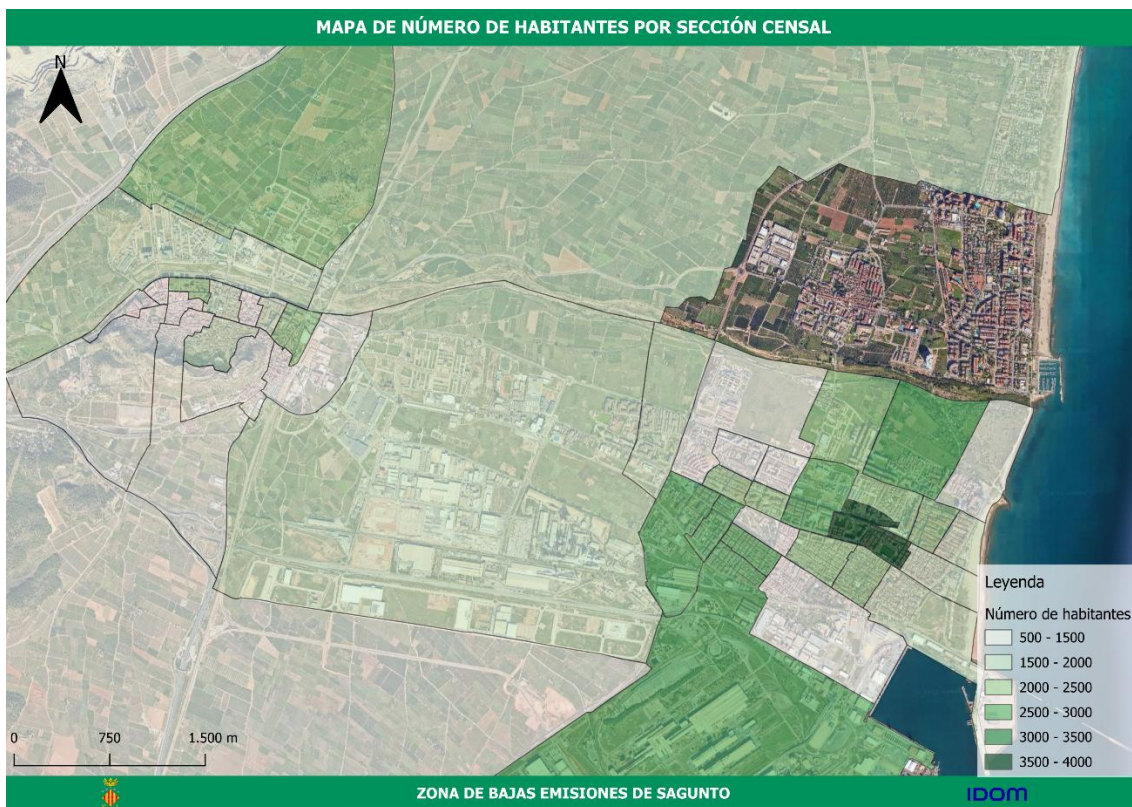


Pirámide poblacional de Sagunt. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística
Esta estructura de la población tiene su reflejo en la evolución de los indicadores demográficos entre 2015 y 2024, donde la tasa de envejecimiento ha pasado del 131% al 145% y la tasa de dependencia en mayores de 65 años ha pasado del 31% al 33%.

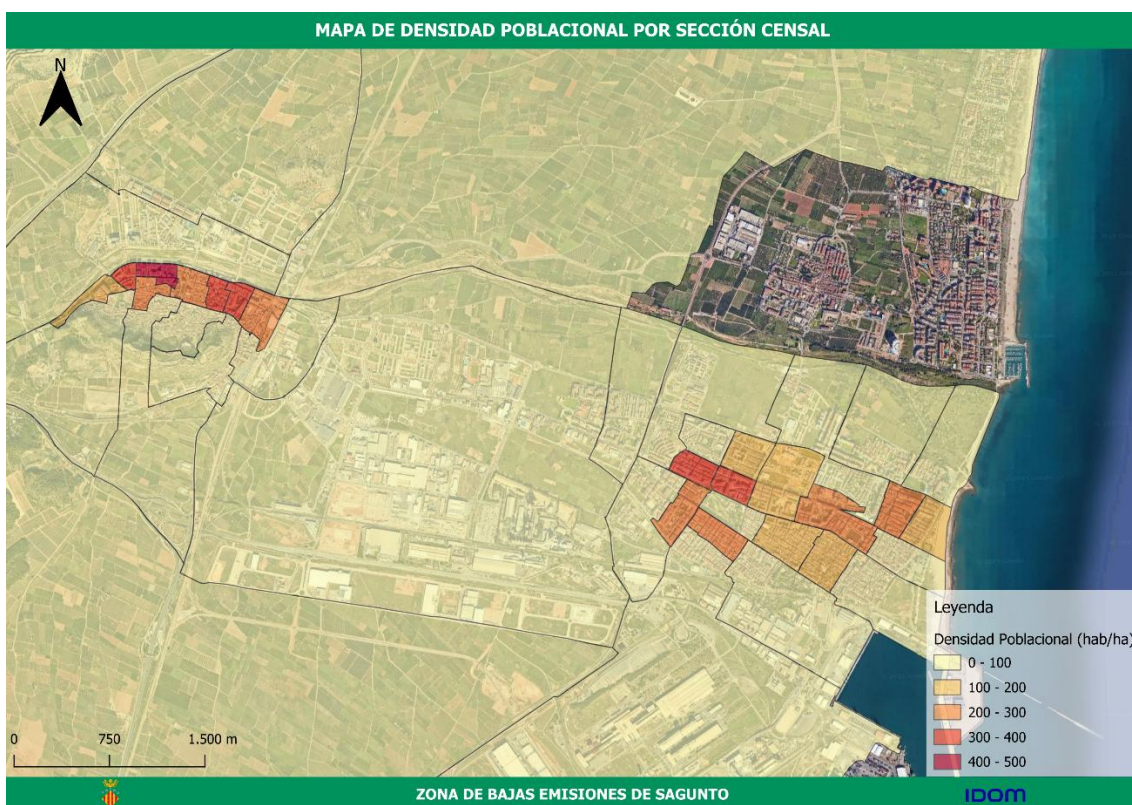
Indicadores demográficos

2015		2024	
Dependencia	Dependencia población <16 años	Dependencia	Dependencia población <16 años
54,5 %	23,6 %	56,1 %	22,8 %
Dependencia población >64 años	Envejecimiento	Dependencia población >64 años	Envejecimiento
31,0 %	131,3%	33,3 %	145,7%
Longevidad	Maternidad	Longevidad	Maternidad
49,8 %	20,5 %	48,8 %	16,3 %
Tendencia	Renovación de la población activa	Tendencia	Renovación de la población activa
86,0 %	78,2 %	77,7 %	75,3 %

Indicadores demográficos de Sagunt. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística



Población por sección censal. Fuente: INE 2023

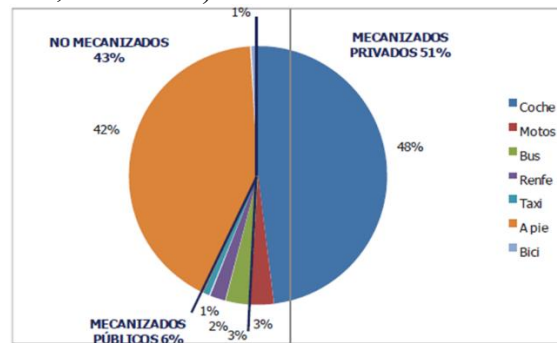


Densidad de población por sección censal. Fuente: INE 2023

2.3. Patrones de movilidad

En mayo del 2009 se redactó el primer PMUS de Sagunt, que se actualizó a lo largo del 2017, aprobándose, definitivamente por el pleno de la Corporación Municipal, en sesión ordinaria el 26 de junio de 2018.

En aquel momento, con datos de la encuesta domiciliaria de 2007, se realizaban en Sagunt un total de 123.400 desplazamientos/día. El reparto modal era, principalmente, 48% en coche y 42% a pie, siendo el porcentaje de los otros modos de transporte, muy bajos (3% autobús urbano, 1% bici...)

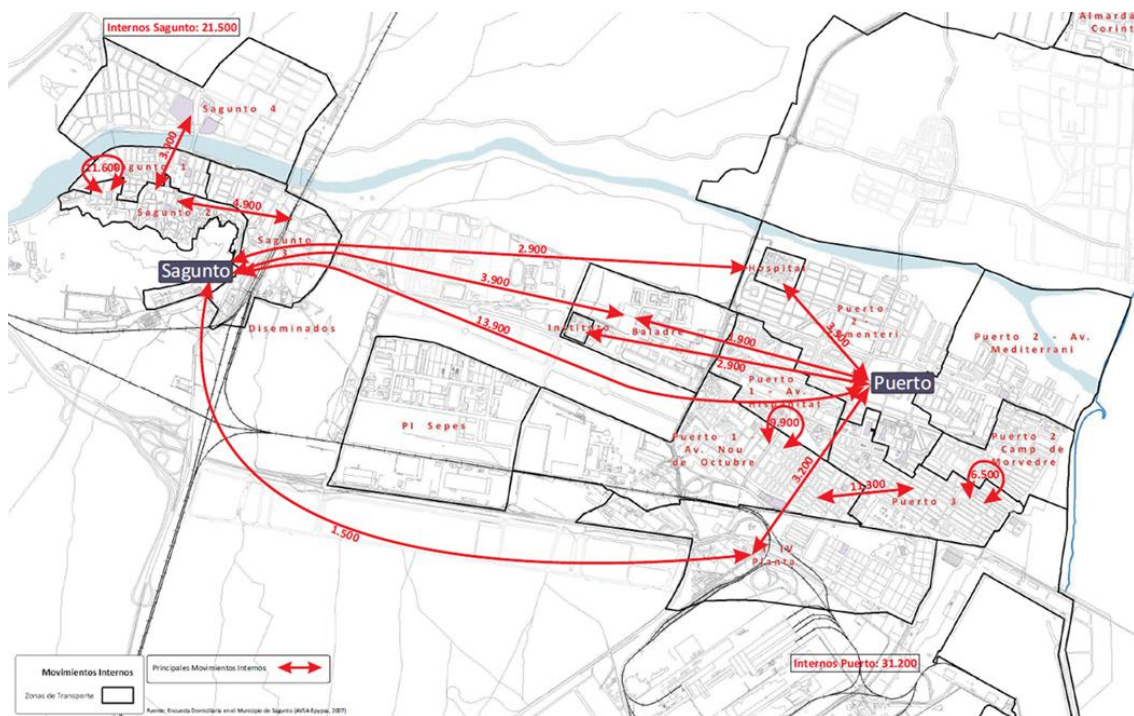


Reparto modal en Sagunt. Fuente: PMUS 2007

Hoy en día, según datos del MITMA, cada día se realizan en Sagunt un total de 209.288 desplazamientos diarios, de los cuales el 65,7% son internos (137.412 desplazamientos/día).

La estructura territorial de Sagunt tiene un claro impacto en los patrones de movilidad municipales. Los desplazamientos internos a Sagunt y los desplazamientos internos al Port representan, aproximadamente, el 45% de los desplazamientos diarios y por distancias, se pueden realizar de forma adecuada a pie. En cambio, el 55% restantes de desplazamientos internos municipales, se realizan entre distintas zonas, cuyas distancias son difícilmente compatibles con el caminar. Por ello, el elevado porcentaje de uso del vehículo privado.

En este sentido, el nuevo Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunt debe convertir el transporte público urbano en el protagonista de estos desplazamientos urbanos.



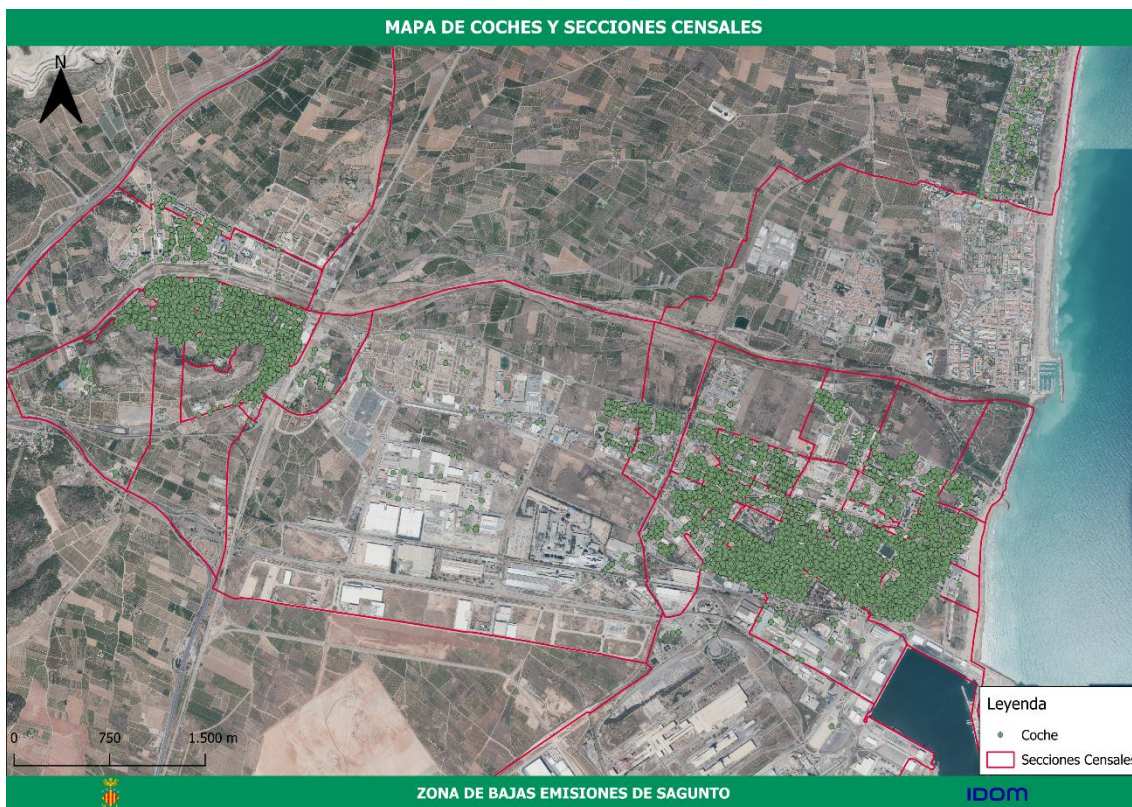
Relaciones de movilidad en Sagunt. Fuente: PMUS 2007

2.4. Parque de vehículos

El parque de vehículos de Sagunt cuenta con un total de 53.783 vehículos (junio 2023), repartidos entre un total de 77 tipologías. Algunas observaciones:

- El 67,9% del parque de vehículos corresponde a turismos
- Este porcentaje debe ser ligeramente superior, pues hay un tipo de vehículo registrado como “vivienda” donde se han detectado algunos turismos.
- Hay otro 1,5% catalogado como todoterreno.
- Un 17,5% corresponde a motos y motocicletas.
- Las furgonetas ascienden a un 1,4%

El siguiente paso que se ha realizado ha sido georreferenciar los 36.526 turismos, para poder conocer en que sección censal están registrados. Después de un proceso de limpieza de la base de datos, los turismos se georreferenciaron mediante la api de MapBox. Se consiguió ubicar un total de 33.689 turismos, lo que representa el 92,2% del total.



Las principales características de estos turismos son:

- Los combustibles gasolina y diésel agrupan el 99,3% del total de turismos.
- Solo hay registrados en Sagunt 120 turismos eléctricos (0,4% del total)

Combustible	Turismos	%
Diesel	19.066	56,6%
Gasolina	14.403	42,8%
Eléctrico	120	0,4%
Gas Licuado de Petroleo	89	0,3%
Gas Natural Comprimido	8	0,0%
Otros	1	0,0%
Sin especificar	1	0,0%

Combustible de los turismos de Sagunt. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt.

Por lo que a la certificación EURO se refiere, el 29,5% son Euro 6.

Euro	Turismos	%
EURO 1	577	1,7%
EURO 2	1.786	5,3%
EURO 3	6.089	18,1%
EURO 4	8.353	24,8%
EURO 5	4.112	12,2%
EURO 6	9.938	29,5%
EURO ZX - AX	97	0,3%
No especificado	2.736	8,1%

Norma EURO de los turismos de Sagunt. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt.

Cabe recordar que las etiquetas ambientales de la DGT especifican:

Etiqueta 0 emisiones (Azul): Identifica a los vehículos más eficientes. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (REEV),

eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía de 40 km, los vehículos de pila de combustible, los FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) o los HICEV (Hydrogen Internal Combustion Engine Vehicle): Vehículo de combustión de hidrógeno.

Etiqueta Eco (Azul/Verde) Los siguientes en el escalón de eficiencia, se trata en su mayoría de vehículos híbridos, gas o ambos. Vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km.; Vehículos híbridos no enchufables (HEV); Vehículos propulsados por gas natural; Vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNC) o gas licuado del petróleo (GLP) y, además gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI y diésel EURO 6/VI.

Etiqueta C (Verde). Vehículos de combustión interna que cumplen con las últimas emisiones EURO. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de septiembre de 2015. Vehículos de más de 8 plazas, excluido el conductor, y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014. Gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI y Diésel EURO 6/VI.

Etiqueta B (Amarilla). Vehículos de combustión interna que, si bien no cumplen con las últimas especificaciones de las emisiones EURO, sí que lo hacen con anteriores. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde el 1 de enero de 2001 y diésel a partir de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2006. Tendrán derecho a la obtención del distintivo ambiental B (Amarillo) los turismos y comerciales ligeros, clasificados en el Registro de Vehículos dentro de alguna de las siguientes categorías: Gasolina EURO 3/III y Diésel EURO 4/IV o 5/V.

Etiqueta A (sin distintivo). El resto de los vehículos más contaminantes no tiene derecho a ningún tipo de distintivo al no cumplir los requisitos para ser etiquetado como vehículo limpio.

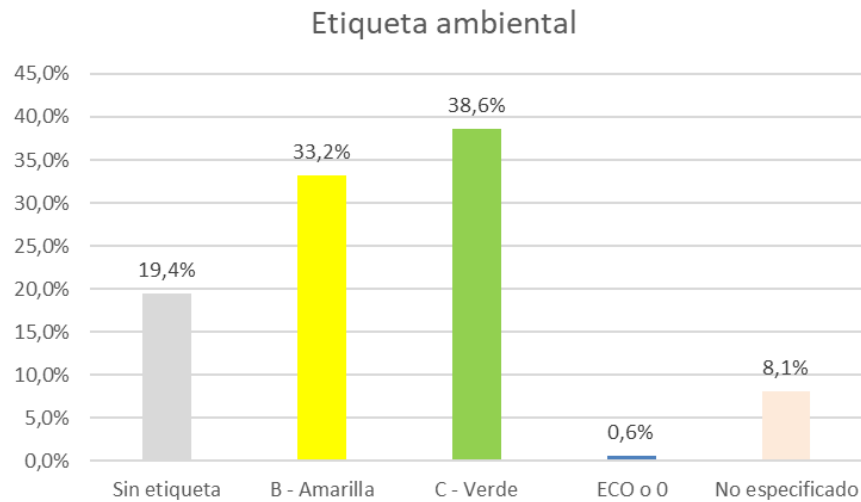
Si se analizan los turismos de Sagunt según norma EURO y combustible, se puede hacer una aproximación al número de vehículos que no contarían con ningún tipo de etiqueta ambiental. Existe un 19,4% de vehículos (6.533 vehículos) que, por su edad, combustible utilizado y norma, no dispondrán de ninguna etiqueta ambiental (blancos en la tabla adjunta).

Después, hay un 72,5% de los vehículos contarán con algún tipo de distintivo ambiental. 11.194 vehículos (33,2%) dispondrán de etiqueta C (Amarilla) y 13.015 vehículos (38,6%) de etiqueta B (verde). Luego, con los datos disponibles, se puede saber que 210 vehículos (0,6%), contarán con etiqueta ECO o 0 Emisiones.

Finalmente, hay un 8,1% de vehículos (2.736) que en la base de datos no se especifica la norma y, por lo tanto, se desconoce cuál es su dispositivo ambiental, aunque analizando el año de matriculación, la gran mayoría de ellos carecerán de etiqueta ambiental. De los 2.390 vehículos gasolina sin especificar norma, 1.957 son vehículos matriculados anteriormente al año 2001 (81,8%).

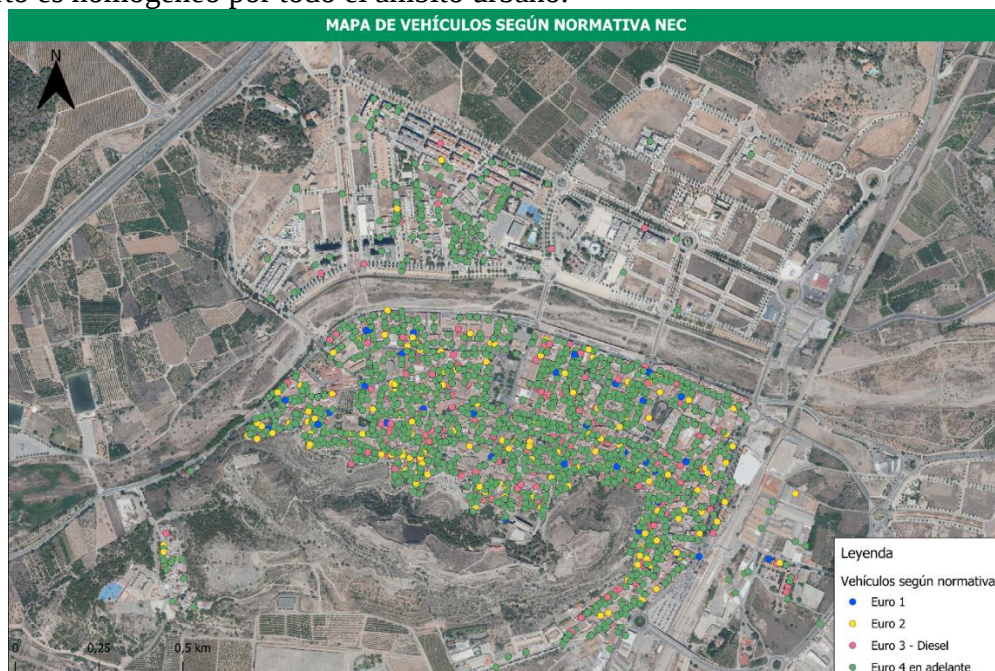
Euro	Turismos - Total	Diesel	Gasolina	Otros
EURO 1	577	255	322	-
EURO 2	1.786	1.145	641	-
EURO 3	6.089	4.170	1.917	2
EURO 4	8.353	6.243	2.107	3
EURO 5	4.112	3.032	1.076	4
EURO 6	9.938	3.883	5.949	106
EURO ZX - AX	97	-	1	96
No especificado	2.736	338	2.390	8

Norma EURO por tipo de combustible y vehículos con etiqueta ambiental DGT. Fuente: Elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Sagunt.

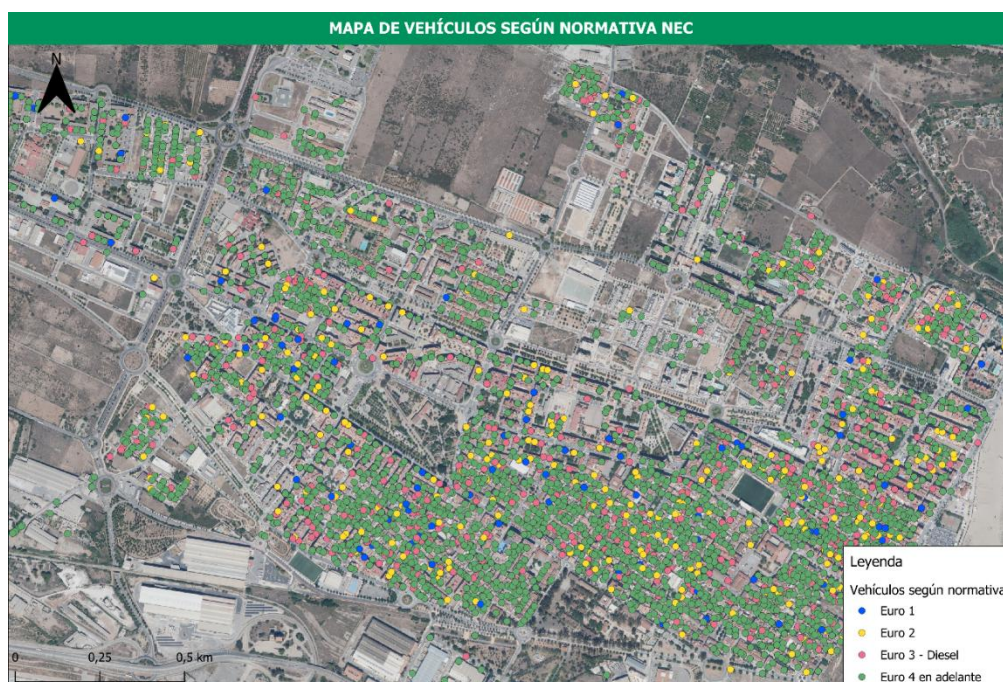


Etiquetas ambientales del parque de vehículos de Sagunt. Fuente: Elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Sagunt.

Se ha mapeado los vehículos que no disponen de etiqueta ambiental para analizar si están concentrados en determinados barrios y en general, se puede concluir que su reparto es homogéneo por todo el ámbito urbano.



Distribución de los vehículos según su Norma EURO en Sagunt. Fuente: Elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Sagunt.



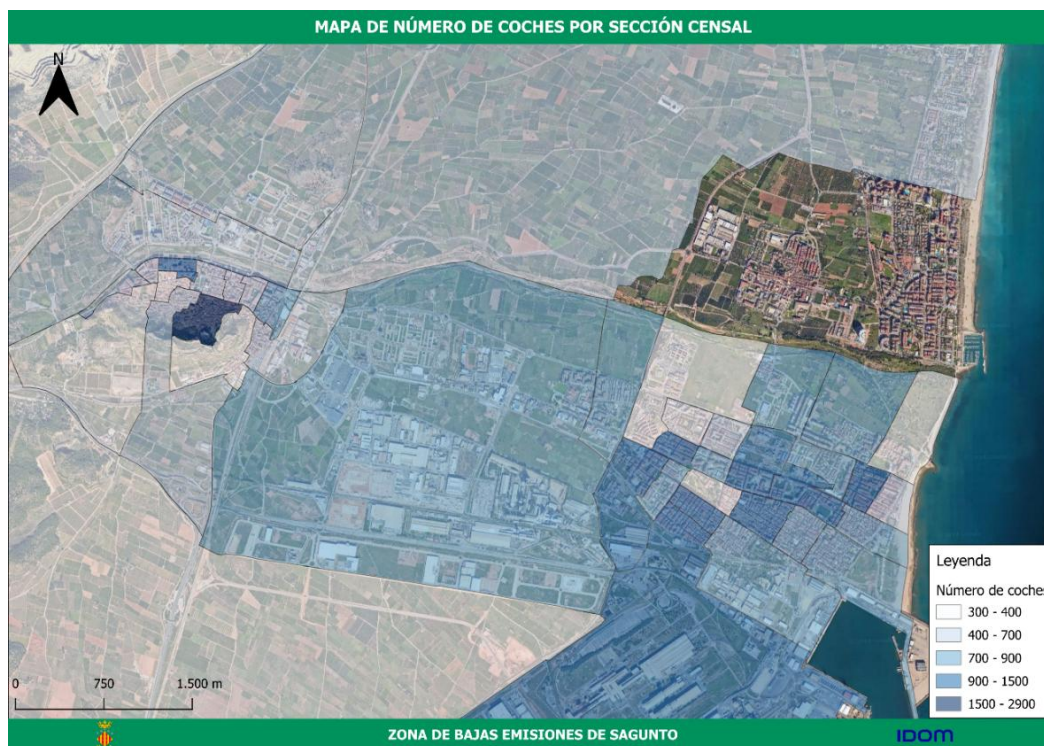
Distribución de los vehículos según su Norma EURO en el puerto de Sagunt. Fuente: Elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Sagunt.

El resultado de la georreferenciación de los vehículos registrados en Sagunt ha mostrado algunos datos interesantes. En las siguientes imágenes se muestra el número de turismos por sección censal y el índice de motorización (turismos por cada 1.000 habitantes). Destaca, de forma irregular, una de las secciones censales de Ciutat Vella (4622003008), donde hay registrados más de 2.895 turismos para una población censada de 1.442 personas, resultando un IM de 2.008 vehículos por cada 1000 personas.

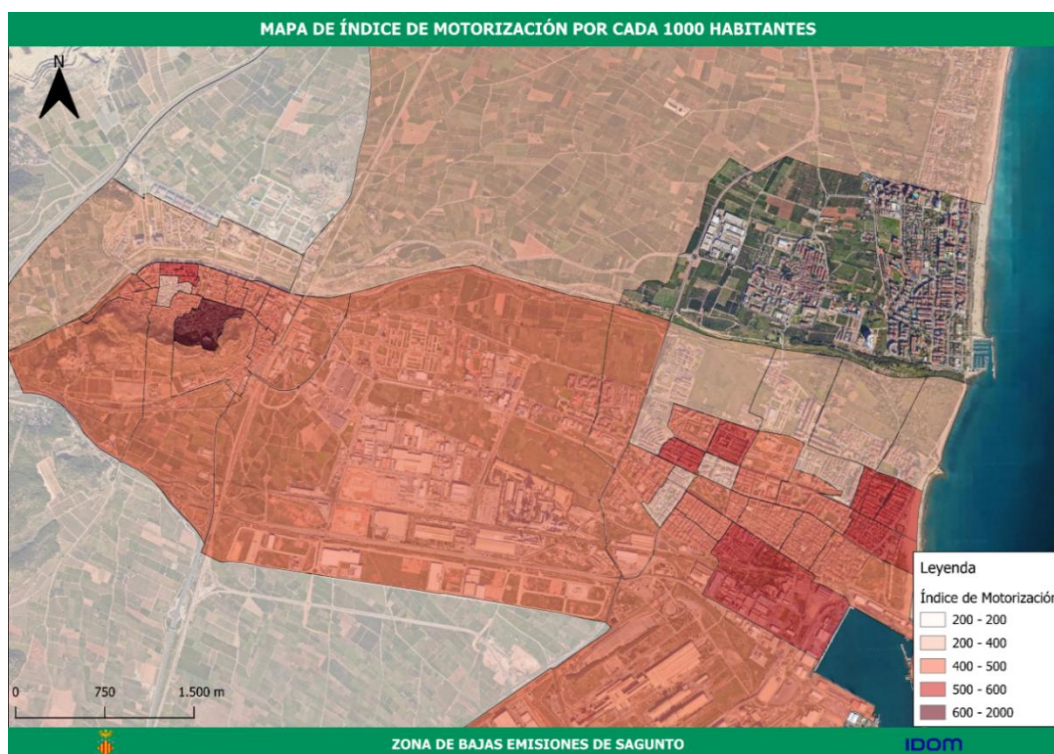
Zona	Sección Censal	Turismos	Población	IM	IM Medio
Horta - Oeste	4622001001	254	1.355	187	187
Ciutat Vella	4622003001	496	1.090	455	559
	4622003002	469	1.023	458	
	4622003003	424	956	444	
	4622003004	1.034	2.018	512	
	4622003005	402	1.113	361	
	4622003006	475	1.099	432	
	4622003007	615	1.405	438	
	4622003008	2.895	1.442	2.008	
	4622003011	636	1.550	410	
	4622003012				

Zona	Sección Censal	Turismos	Población	IM	IM Medio
		423	987	429	
	4622003013	945	2.076	455	
	4622003014	522	1.186	440	
	4622003015	511	1.216	420	
Norte Palancia	4622004001	485	2.209	220	296
	4622004002	612	1.647	372	
Entre Sagunt y Puerto	4622005001	751	1.838	409	440
	4622005002	885	1.878	471	
Port de Sagunt	4622006001	1.073	2.463	436	442
	4622006002	865	2.520	343	
	4622006003	987	2.394	412	
	4622006005	859	1.387	619	
	4622006006	1.063	2.258	471	
	4622006007	931	2.122	439	
	4622006008	777	1.691	459	
	4622006009	403	915	440	
	4622007001	419	1.168	359	
	4622007002	395	891	443	
	4622007003	613	1.241	494	
	4622007004	1.089	2.413	451	
	4622007005	843	2.343	360	
	4622007006	886	2.483	357	
	4622007008	1.189	2.218	536	
	4622007009				

Zona	Sección Censal	Turismos	Población	IM	IM Medio
		681	1.416	481	
	4622007010	1.507	3.776	399	
	4622007011	299	900	332	
	4622007012	1.297	2.277	570	
	4622007013	776	1.537	505	
	4622007014	759	1.977	384	
Norte - Almadrà	4622008001	548	1.605	341	341
Parc Sagunt	4622006004	1.031	2.403	429	429



Nº de turismos por sección censal. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt.



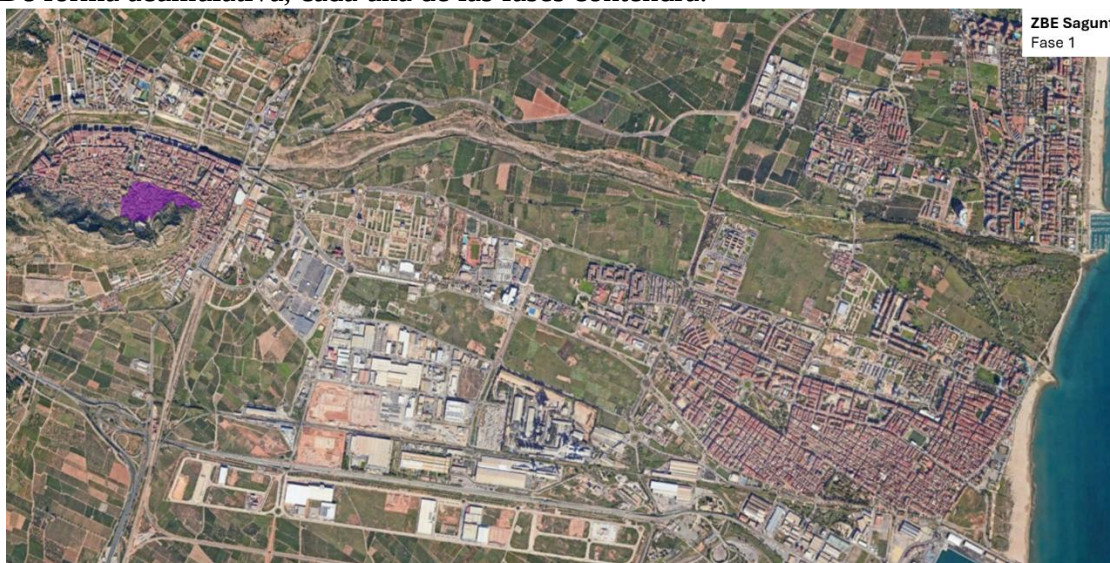
Índice de motorización (turismos por cada 1.000 habitantes) por sección censal.
Fuente: Ayuntamiento de Sagunt.

2.5. Propuesta de Zona de Bajas Emisiones

La delimitación propuesta, con dos anillos en cada una de las principales zonas urbanas de Sagunt (Sagunt y Port de Sagunt) se implantará en 4 fases:

- Fase 1: Primer anillo interno de Sagunt
- Fase 2: Primer anillo interno en Port de Sagunt
- Fase 3: Implantación de los dos anillos externos
- Fase 4: Modificación de las restricciones en los anillos exteriores

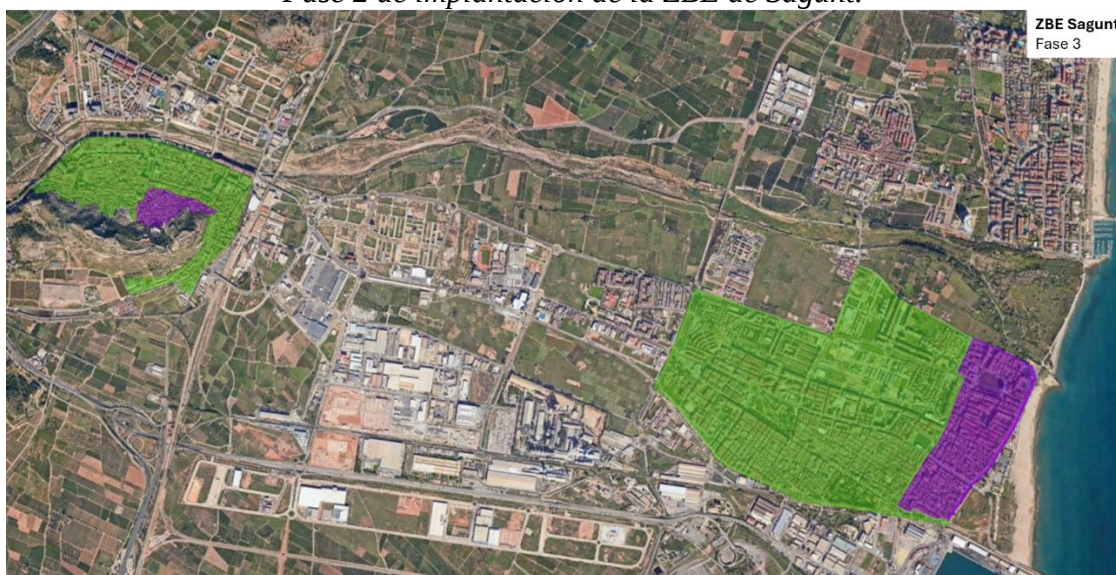
De forma acumulativa, cada una de las fases contendrá:



Fase 1 de implantación de la ZBE de Sagunt.



Fase 2 de implantación de la ZBE de Sagunt.



Fase 3 de implantación de la ZBE de Sagunt.

La fase 4 no implica ninguna modificación de la delimitación respecto a la Fase 3, simplemente se modifica los niveles de restricción (ver capítulo 8 del presente Proyecto de Zonas de Bajas Emisiones de Sagunt).

2.6. Estimación de la superficie contaminada y población expuesta

Como se muestra en el punto 4.4 (Mediciones. Resultados RVVCC) ninguna de las cinco estaciones de calidad del aire de la RVVCCA localizadas en Sagunt supera los valores límite establecidos por la legislación vigente. De este modo, la superficie contaminada en Sagunto es de 0 Km² y la población expuesta 0 habitantes.

A pesar de ello y teniendo en cuenta que toda contaminación de la calidad del aire es perjudicial para la salud de las personas, la ZBE propuesta en Sagunt tiene por objetivo mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Así, en lugar de hablar de población expuesta a la contaminación, se hablará de población beneficiada por la implantación de la ZBE municipal, entendiendo que las medidas a implantar tendrán un efecto positivo en su calidad de vida.

58.643 personas residentes en Sagunt vivirán dentro de la Zona de Bajas Emisiones cuando todas las fases estén implantadas. Por zonas, el primer Anillo de Sagunt (Ciutat

Vella) beneficiará a un total de 1.468 personas, mientras que el primer anillo del Port lo hará a 6.986. Evidentemente, con los segundos anillos la población beneficiada aumenta en 14.795 personas más en Sagunt y 35.394 en el Port.

En total, la ZBE de Sagunt englobará al 81,7% de la población municipal, quedando fuera el núcleo poblacional del Almardà y los diseminados.

Delimitación ZBE	Población	%
1º Anillo Ciutat Vella	1.468	2,0%
2º Anillo Sagunt	14.795	20,6%
1º Frente Marítimo Port	6.986	9,7%
2º Anillo Port	35.394	49,3%
Total ZBE	58.643	81,7%
<i>Total Sagunt</i>	<i>71.756</i>	

Población beneficiada por la implantación de la ZBE por Zonas.

Por fases, la población beneficiada es:

Delimitación ZBE	Población	Acumulado	%Pob
Fase 1. Anillo Ciutat Vella	1.468		2,0%
Fase 2. Anillo Frente Marítimo Port	6.986	8.454	11,8%
Fase 3. 2º Anillo Sagunt y Port	50.189	58.643	81,7%

Población beneficiada por la implantación de la ZBE por Fases.

La superficie municipal que se verá beneficiada por la ZBE es, por anillos, la siguiente:

- 1 Anillo de Sagunt. 0,1 Km²
- 2 Anillo de Sagunt: 0,65 Km²
- 1 Anillo del Port: 0,52Km²
- 2 Anillo del Port: 2,30 Km²

Así, la superficie total de la Zona de Bajas de Emisiones de Sagunt será de 3,57 Km² lo que representa el 2,65% del término municipal y el 52,20% de la superficie urbana consolidada.

2.7. Autoridades responsables

Elaboración:

- Ayuntamiento de Sagunt – Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana

Ejecución:

- Ayuntamiento de Sagunt – Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana
- Departamento de Policía Local, en lo relativo a gestión de sistemas de control de acceso y procedimiento sancionador

Contacto:

- Ayuntamiento de Sagunt. C/ Autonomía, 2 - 46500 Sagunt
- Teléfono: 96 265 58 58
- info@aytosagunto.es

3. COHERENCIA CON LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PREEXISTENTES

El objetivo de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de Sagunt se persigue a través de actuaciones transversales que impactan en el campo de la movilidad urbana, el diseño urbano, el medio ambiente, la educación o la salud pública entre otros. Todos estos campos, desde su disciplina propia, persiguen la mejora de la calidad de vida y todos ellos, se entrelazan entre sí.

El cambio de paradigma que empezó a darse en el campo de la movilidad urbana en los años 90, donde se pasó de la planificación del tráfico a la planificación de la movilidad, poniendo en el centro las necesidades de las personas, sigue transformándose. Ahora se debe dar un salto más hacia un concepto más holístico de la movilidad, donde incluyamos en los procesos de transformación urbana conceptos tan relevantes como, por ejemplo, la salud pública.

La Zona de Bajas Emisiones es el primer instrumento de planificación que aúna movilidad, calidad del aire, ruido y salud pública. Es la herramienta que tienen las administraciones locales para poder trabajar con esta nueva visión global que se nos requiere. Y, aunque parezca muy novedoso, que lo es por su concepto y forma, las distintas administraciones llevan años trabajando en mejorar la calidad de vida de las personas. Por todo ello, se presenta a continuación un breve resumen de los instrumentos de planificación existentes en los distintos niveles administrativos para demostrar que, la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt, no solo es coherente con ellos, sino que permite aglutinarlos en una herramienta de planificación y gestión que, por primera vez, tiene una visión holística de todos ellos.

3.1. Planificación a Nivel Europeo

Los principales instrumentos de planificación, a nivel europeo, que hay que tener presente son:

- Directiva 2008/50/CE sobre calidad del aire.
- Directiva (UE) 2016/2284 sobre reducción de las emisiones atmosféricas.
- Agenda 2030.

3.1.1. Directiva 2008/50/CE sobre la calidad del aire

Esta Directiva entró en vigor en 2009, y ha sufrido diversas modificaciones hasta el año 2019, en el que se implementaron los últimos cambios, reforzando los objetivos de calidad del aire y exigiendo la adopción de medidas más ambiciosas. Así, los Estados miembros deberán tomar las medidas necesarias para alcanzar estos objetivos, incluyendo la implementación de ZBE.

Los objetivos de calidad del aire se establecen para diversos contaminantes, incluyendo partículas en suspensión (PM10 y PM2.5), dióxido de nitrógeno (NO2) y ozono (O3).

Así, la Directiva 2008/50/CE sobre la calidad del aire, tiene una relación clara y directa con la ZBE de Sagunt, pues establece los objetivos de calidad del aire que las ciudades deben cumplir.

3.1.2. Directiva (UE) 2016/2284 sobre reducción de las emisiones atmosféricas

Esta directiva complementa a la Directiva 2008/50/CE y establece medidas específicas para la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos, incluyendo la promoción de vehículos de bajas emisiones y la inversión en transporte público sostenible.

Tiene una relación clara y directa con la ZBE de Sagunt y con las políticas que el Ayuntamiento está desarrollando en materia de mejora del transporte público urbano o de mejora y ampliación de la red de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

3.1.3. Agenda 2030

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas en 2015, establece un marco integral para abordar desafíos globales, incluyendo la protección del medio ambiente y la reducción de

emisiones de gases contaminantes y partículas. La AU 2030 establece objetivos y metas que guían a los países en la adopción de políticas sostenibles.

En el contexto europeo, la Agenda 2030 se alinea con las directivas mencionadas anteriormente y refuerza el compromiso de la Unión Europea con la sostenibilidad ambiental y la lucha contra el cambio climático.

Los ODS relevantes de la Agenda 2030 que impactan en la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt son:



ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles: Se centra en reducir el impacto ambiental negativo de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire y a la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.



ODS 13: Acción por el Clima: Urge a tomar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus impactos, promoviendo la incorporación de medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

La Agenda 2030 establece objetivos y metas que han sido adoptados por todos los niveles administrativos, tanto nacionales, como autonómicos y municipales. En este sentido, La Agenda 2030 tiene su reflejo en Sagunt en la propia Agenda Urbana de Sagunt, la cual es coherente con el presente proyecto de ZBE.

3.2. Planificación a Nivel Estatal

Los instrumentos de planificación a nivel estatal que son coherentes con el proyecto de Bajas Emisiones de Sagunt son:

- Plan de Acción de la Agenda Urbana Española.
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) – 2021-2030
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS).
- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y conectada 2030.
- Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024.
- Estrategia Estatal por la Bicicleta.

3.2.1. Plan de Acción de la Agenda Urbana Española

El Plan de Acción de la Agenda Urbana Española es una estrategia nacional que busca orientar las políticas públicas hacia ciudades y pueblos más sostenibles, resilientes, inclusivos y seguros. Se trata de un programa consensuado que involucra a todos los niveles de la administración pública y a diferentes sectores, incluyendo la sociedad civil, para implementar acciones, proyectos y actuaciones que contribuyan a los objetivos de la Agenda. El Plan de Acción propone un marco estratégico y un sistema de indicadores que abarcan múltiples factores de sostenibilidad ambiental, social y económica. Entre ellos, su objetivo estratégico nº5 apuesta por favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

La Agenda Urbana Española transpone la Agenda 2030 Europea a la realidad nacional y es el marco de referencia para la Agenda Urbana de Sagunt.

3.2.2. *Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) – 2021 – 2030*

El Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) es un instrumento clave en España para coordinar acciones frente a los efectos del cambio climático. Su objetivo principal es evitar o reducir los daños presentes y futuros causados por este fenómeno. El plan se centra en la observación sistemática del clima, la investigación sobre impactos y riesgos, el fortalecimiento de capacidades, la identificación de riesgos, la integración de la adaptación en políticas públicas y la participación de diversos actores. Por lo tanto, el PNACC promueve intervenciones para adaptar los entornos urbanos al cambio climático, muchas de ellas alineadas con los objetivos planteados en el proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Sagunt.

3.2.3. *Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)*

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS) es un plan a largo plazo que busca transformar el sistema de transporte y movilidad en España, priorizando la seguridad, la sostenibilidad y la conectividad. Se estructura en nueve ejes estratégicos y más de 40 líneas de actuación, con el objetivo de garantizar una movilidad más eficiente, segura y respetuosa con el medio ambiente.

Los objetivos de la EEMS se agrupan en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda.

Como no puede ser de otra manera, la ZBE de Sagunt está alineada y es coherente con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

3.2.4. *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 es un plan del gobierno español para transformar el sector del transporte y la movilidad en los próximos diez años. Busca garantizar una movilidad más eficiente, accesible y respetuosa con el medio ambiente. Esta Estrategia de Movilidad se sustenta en tres pilares o principios básicos: La seguridad, la sostenibilidad (social, económica y ambiental) y la conectividad (digitalización, la conectividad con Europa y el mundo y la conectividad multimodal).

La estrategia se estructura en nueve ejes estratégicos que incluyen políticas de inversión, seguridad vial, movilidad de bajas emisiones, movilidad inteligente, logística intermodal, y aspectos sociales y laborales. Además, se apoya en la Ley de Movilidad Sostenible (pendiente de aprobación) y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

La ZBE de Sagunto es plenamente coherente con esta Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

3.2.5. *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 – 2024*

El PITVI 2012 – 2024, pendiente de revisión y actualización, planteaba un nuevo marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda en España.

De sus cinco objetivos principales, el tercero proponía “Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente”.

Las políticas públicas de Sagunt están alineadas con el PITIVI de forma clara, trabajando específicamente para mejorar el sistema de transporte público urbano, la

accesibilidad, caminabilidad y el esquema de movilidad municipal en general (ver punto 3.4 Planificación a nivel local y punto 7 Medidas de mejora de la calidad del aire).

3.2.6. Estrategia Estatal por la Bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta es un documento estratégico para promover el uso de la bicicleta en todos sus ámbitos, incluyendo movilidad, turismo, deporte y ocio, así como la salud y el medio ambiente. Fue aprobada por el gobierno en junio de 2021 y busca involucrar a diversos actores como ministerios, comunidades autónomas, entidades locales y organizaciones del sector.

Las políticas públicas de Sagunt están alineadas con la Estrategia Estatal de la Bicicleta y dentro de las medidas de mejora de la calidad del aire contempladas en el proyecto de ZBE de Sagunt existen propuestas encaminadas a mejorar la red de itinerarios ciclistas municipales.

3.3. Planificación a Nivel de la Comunitat Valenciana

Instrumentos de Planificación CV:

- Agenda Urbana Valenciana
- Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP).
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.
- Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana.

La Agenda Urbana Valenciana así como las tres leyes que se mencionan a continuación, son los tres documentos de referencia a nivel autonómica que, las políticas públicas de Sagunt deben tener en cuenta para los distintos proyectos urbanos y de transporte que se desarrollen en su ámbito de actuación.

3.3.1. Agenda Urbana Valenciana

El 31 de marzo de 2023, el Consell, aprobó la Agenda Urbana Valenciana, el documento estratégico que transpone las directivas europeas y nacionales a la realidad autonómica y que posteriormente Sagunt integró en su Agenda Urbana.

3.3.2. Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (LOTUP)

El texto refundido de esta Ley se aprobó por el Decreto Legislativo 1/2021, y tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio valenciano, de la actividad urbanística, de la utilización racional del suelo y de la conservación de medio natural. Esta Ley regula los instrumentos de planeamiento urbanístico y territorial de ámbito municipal. Adicionalmente, la LOTUP determina las dotaciones mínimas de estacionamiento necesarias en los nuevos desarrollos urbanos.

Por ello, por la importancia que tiene el desarrollo urbano en los patrones de movilidad futuros, es importante tener en cuenta la LOTUP y que el proyecto de ZBE de Sagunt tenga presente las directrices señaladas en esta legislación.

3.3.3. Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, regula las competencias de la Generalitat en materia de movilidad, buscando un equilibrio entre diferentes modos de transporte y promoviendo la accesibilidad, la seguridad y la sostenibilidad. Esta ley se centra en objetivos como la recuperación de la ciudad, la mejora del transporte público y la promoción de desplazamientos a pie y en bicicleta. Estos objetivos son plenamente coherentes con los objetivos que persigue la ZBE de Sagunt.

3.3.4. Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana

La Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio Climático y la Transición Ecológica de la Comunitat Valenciana transpone la ley estatal de cambio climático e incorpora varias novedades relacionadas con la movilidad sostenible, como la necesidad de elaborar planes de movilidad o incentivar la renovación de flotas de vehículos hacia modelos más eficientes energéticamente.

La Ley concreta 11 líneas de trabajo enfocadas a la disminución de emisiones y concienciación social, lo cual va en la línea de este proyecto de Zonas de Bajas Emisiones de Sagunt.

3.4. Planificación a Nivel Local

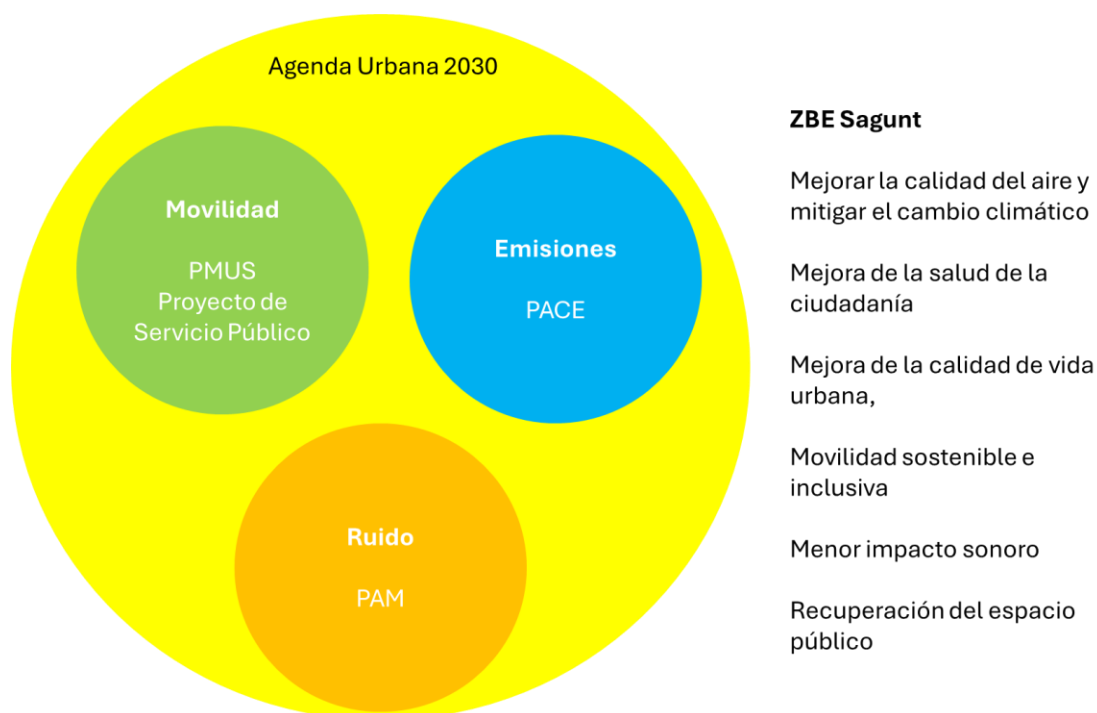
Instrumentos de Planificación preexistentes:

- Agenda Urbana de Sagunt 2030
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sagunt – PMUS
- Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible – PACE
- Plan de acción de calidad del aire y diagnóstico de la contaminación atmosférica
- Plan Acústico Municipal – PAM
- Proyecto de Servicio Público de Transporte Urbano

La relación entre estos instrumentos de planificación y la ZBE de Sagunt es clara. El Ayuntamiento de Sagunt se ha dotado de una serie de documentos estratégicos que de forma sectorial (movilidad, emisiones y ruido), persiguen mejorar el punto de partida actual bajo una óptica de sostenibilidad y mejora de la calidad de vida. Esta visión global, es la que da cobertura la Agenda Urbana, documento estratégico que también ha redactado el ayuntamiento de Sagunt. Así, la Agenda Urbana da un marco estratégico de primer nivel y los distintos planes sectoriales, aterrizan las estrategias en el campo de sus competencias.

Ahora bien, cada vez más a menudo se ha visto la necesidad de integrar estas visiones sectoriales de una forma transversal. Cuando hablamos de movilidad, no solo hablamos de transporte, hablamos también de salud pública, de calidad y vitalidad urbana, en definitiva, de calidad de vida.

Con todo ello, la Zona de Bajas Emisiones es, posiblemente, el primer instrumento que englobe, de forma transversal, actuaciones de movilidad y ambientales con la finalidad de contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático. Como se verá en este documento, las propuestas de actuación son transversales y, por ello, completamente alineadas con las actuaciones propuestas en los distintos planes sectoriales municipales que a continuación se detallan.



Relación entre los instrumentos de planificación y la ZBE. Fuente: IDOM

3.4.1. Agenda Urbana de Sagunt

En 2016, como herramienta para la implementación de los fondos provenientes del FEDER, surgen las llamadas EDUSI (Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado). Este modelo afianzaba el binomio sostenibilidad-planificación urbana. De forma paralela, con una visión más alineada con los ODS y la Agenda Urbana, se formula la Agenda Urbana Española. Conscientes de la relevancia de la escala local se articulan los llamados Planes de Acción Local de la Agenda Urbana Española.

Alineado con todo este proceso, Sagunt cuenta con la EDUSI y con la Agenda Urbana de Sagunt. En este sentido, la ZBE es coherente con los objetivos estratégicos planteados en la Agenda Urbana de Sagunt, como, por ejemplo, el 3 (Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia) o el 5 (Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible).

3.4.2. Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sagunt – PMUS

En mayo del 2009 se redactó el primer PMUS de Sagunt, que se actualizó a lo largo del 2017, aprobándose definitivamente por el pleno de la Corporación Municipal, en sesión ordinaria, el 26 de junio de 2018.

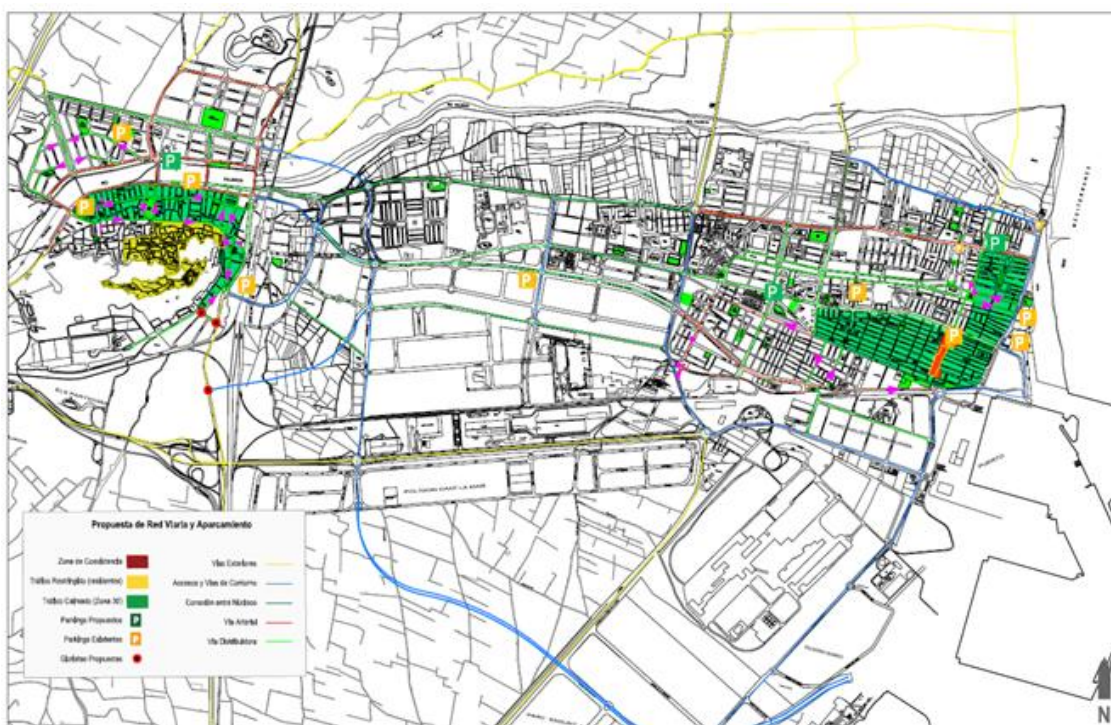
El diagnóstico de la movilidad que realiza el PMUS indica:

- Realidades urbanas de Sagunt y Puerto, marcadas por el origen y la evolución histórica.
- Una ciudad de estructura compleja. Bipolaridad desequilibrada en actividad, presencia industrial y peso poblacional.
- 32% de la población con movilidad potencialmente reducida (población envejecida).
- Sagunt, Polo comarcal en el área metropolitana de València.
- Elevado tráfico de paso generado por el Puerto, en sentido Norte – sur
- Limitaciones del viario del ensanche de Sagunt

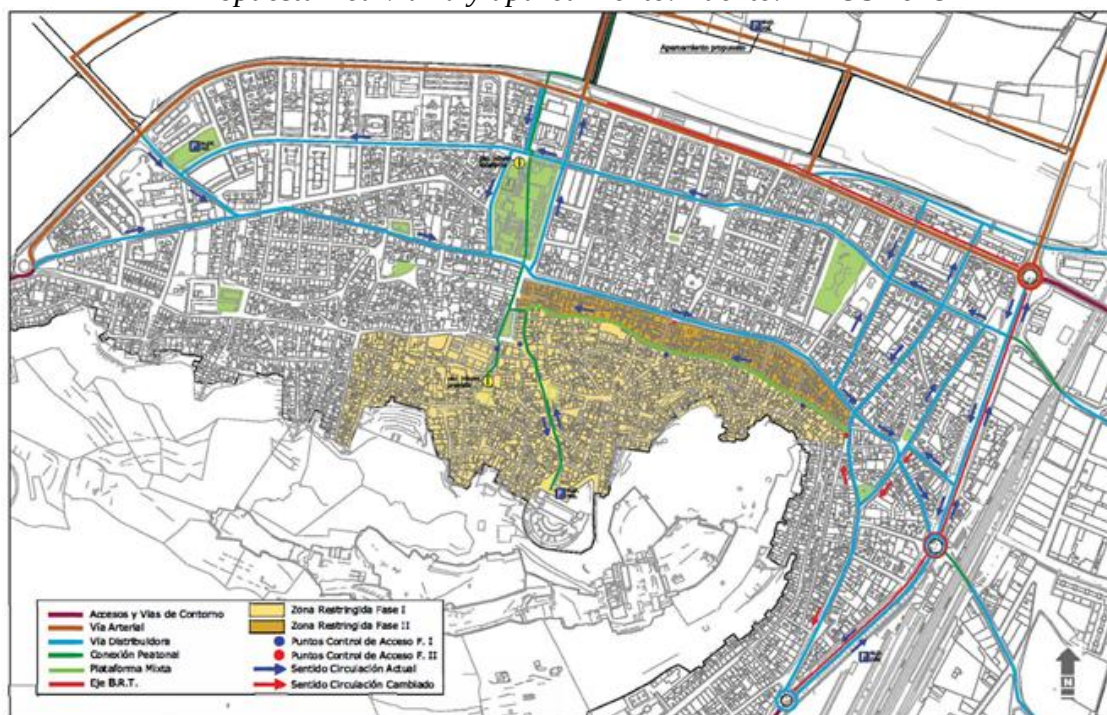
- Importantes previsiones de crecimiento, tanto residencial y comercial (colmatación de los núcleos actuales, el espacio entre ellos y la consolidación del Norte del Palancia) como industrial (Parc Sagunt).
- Carencia del viario transversal con capacidad en el Puerto
- Ampliar la dotación de aparcamiento y regular el aparcamiento como herramienta de gestión
- Relocalización de la carga y descarga
- Aumentar la participación del transporte público en la movilidad urbana. El gran reto
- Inserción del BRT en Sagunt
- Transporte público. Una red urbana cuya oferta debe aumentar para ser alternativa al automóvil.
- Papel testimonial de la bicicleta.
- Una ciudad que camina
- Plaza Cronista Chabret como articulación entre centro y ensanche en Sagunt.
- Potencial para restringir el tráfico en el casco histórico de Sagunt
- La estación como elemento de permeabilización urbana sobre el ferrocarril
- El casco antiguo del Puerto y la potencial de la nueva centralidad del Teatro de los Talleres Generales.
- El frente costero del Puerto cómo área de concentración de la población estival.
- El río como elemento articulador en lugar de barrera.
- El papel del taxi en la movilidad sostenible.

Las propuestas planteadas en el PMUS son:

- Plan de actuación sobre el viario y el aparcamiento
- Acciones para la implantación del Plan de carga y descarga.
- Propuesta de potenciación del transporte público.
- Transporte discrecional
- Plan de ciclabilidad
- Propuesta de red peatonal
- Caminos escolares seguros.
- Análisis de la accesibilidad y movilidad a los Polígonos industriales
- Otras medidas de gestión de la movilidad.



Propuesta Red viaria y aparcamiento. Fuente: PMUS 2018



Ordenación de accesos y puntos de control para la restricción a ciutat Vella. Fuente: PMUS 2018

3.4.3. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible – PACE

En abril del 2023 el Ayuntamiento de Sagunt redactó el Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del municipio de Sagunt (horizonte 2030).

El Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía compromete a los municipios adheridos a conseguir los objetivos comunitarios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a través de acciones relacionadas con la eficiencia energética y las fuentes de energía renovable.

El PACE es el documento a aplicar en Sagunt para cumplir con los compromisos de reducción de emisiones, ahorro de energía, fomento de las energías renovables y adaptación al cambio climático en 2030.

El documento consta de 6 capítulos:

1. Introducción y antecedentes
2. Visión de futuro, objetivos y metas (diferenciando mitigación y adaptación)
3. Aspectos financieros
4. Mitigación del cambio climático
5. Adaptación al cambio climático
6. Seguimiento

En el apartado 4 – Mitigación, se desarrollan un total de 61 actuaciones repartidas en 5 líneas de trabajo. La L3, es específica para el campo de la movilidad y se desarrollan un total de 9 actuaciones concretas:

- Plan de movilidad urbana sostenible
- Promoción y fomento del transporte no motorizado para empleados municipales
- Renovación del parque móvil municipal
- Cambio de combustibles por otros menos contaminantes en transporte colectivo
- Diseño de la red de carriles bici
- Mejora y acondicionamiento de la red de carriles bici para el fomento de su uso
- Fomento del transporte a pie
- Red municipal de puntos de recarga vehículo eléctrico
- Fomento para la renovación del parque móvil

Todas estas actuaciones están alineadas con la visión del PMUS de Sagunt.

Por otro lado, del apartado 5 de adaptación al cambio climático y aunque la movilidad es un aspecto transversal a muchas áreas, existe una actuación estrechamente relacionada con ésta, que es la adaptación de las infraestructuras al cambio climático. El texto, específicamente dice: *“El Ayuntamiento fomentará la reforma de las infraestructuras existentes de transporte, energía, agua o residuos con el fin de aumentar así su capacidad de adaptación a los impactos detectados. Además, se requerirán esfuerzos en el mantenimiento de estas infraestructuras. De forma particular, se mejorará la red de agua para aumentar la capacidad de respuesta hidrológica, mientras que en los puntos de la red de carreteras existente que se considere que están potencialmente en riesgo de inundaciones, se adoptarán medidas constructivas de adaptación tales como el reemplazo del asfalto por otros con mejor drenaje y resistencia a las altas temperaturas”*.

El Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible tuvo un precedente el año 2019, cuando el Ayuntamiento redactó el Plan de acción de calidad del aire y diagnóstico de la contaminación atmosférica.

3.4.4. Plan Acústico Municipal – PAM

En el año 2016, Sagunt redactó su Plan Acústico Municipal (PAM). Según este documento, las principales fuentes de ruido identificadas son:



- El tráfico rodado procedente de las carreteras del término municipal.
- Tráfico rodado procedente de viales del casco urbano y distribuidores municipales.
- Tráfico ferroviario.
- Actividad industrial.
- Zonas de ocio.

Mapa de ruido de Sagunt. Fuente: PAM 2016

Los objetivos de la calidad acústica están definidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de protección contra la Contaminación acústica. Según el uso dominante, y dependiendo de la franja horaria (día y noche), el nivel sonoro máximo es:

USO DOMINANTE	NIVEL SONORO dB(A)	
	DÍA	NOCHE
Sanitario y docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

Niveles sonoros. Fuente: Ley 7/2002, de 3 de diciembre de protección contra la Contaminación acústica

Se concluye que las calles con mayores niveles sonoros y en las que más se superan los OCA (Objetivos Calidad Acústica) tanto para zonas con uso prioritario sanitario y docente como residencial son:

- Principales ejes viarios que unen Sagunt con el Puerto (Este – Oeste)
 - Avda. de la Villa – Avda Corona de Aragón – Avda Arquitecto Alfredo Simón Gurumeta
 - Avda Fausto Caruana – Avda. Hispanidad – Avda. Camp de Morvedre
 - Avda. 9 d’Octubre
- Los ejes que unen el Puerto con Canet d’en Berenguer (Norte – Sur)
 - Avda. Jaume Roig
 - Calle Periodista Azzati
- En el núcleo urbano de Sagunt
 - Calle Sants de la Pedra
 - Calle Huertos
 - Camí Reial
 - Calle València
 - Avda. del País Valencià

El programa de Actuación del PAM contiene 6 líneas estratégicas. Las dos primeras, estrechamente relacionadas con la movilidad:

- Actuaciones de movilidad sostenible (MOV)
- Actuaciones sobre el tráfico rodado (TRA)

Las propuestas de actuación relacionadas con la movilidad y el tráfico son:

- PA-MOV 01. Ampliación de la red de carriles bici y fomento de las ciclocalles.
- PA-MOV 02. Impulso del transporte público.
- PA-MOV 03. Intermodalidad bicicleta – transporte público.
- PA-MOV 04. Creación de un servicio de préstamos de bicicletas.

- PA-MOV 05. Fomento del uso de vehículos eficientes.
- PA-MOV 06. Conexión ferroviaria de Valencia con el Puerto.
- PA-MOV 07. Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- PA-TRA 01. Estudio de tráfico.
- PA-TRA 02. Reducción del tráfico en zonas especialmente sensibles (Centros docentes y sanitarios).
- PA-TRA 03. Controles de emisiones sonoras.
- PA-TRA 04. Mejora acústica de pavimentos.
- PA-TRA 05. Controles de velocidad.
- PA-TRA 06. Controles de velocidad mediante badenes.
- PA-TRA 07. Desvíos de tráfico a zonas menos sensibles y circunvalaciones.
- PA-TRA 08. Definición de zonas 30.
- PA-TRA 09. Evitar el adoquinado en las calzadas.
- PA-CIU 04. Campañas de concienciación de uso del transporte público y movilidad blanda.

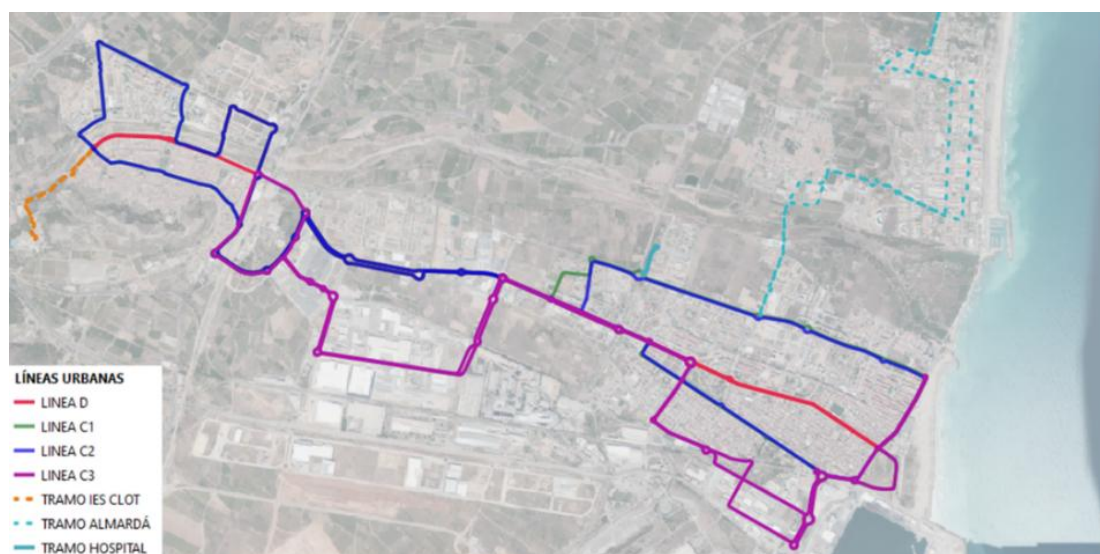
3.4.5. *Proyecto de Servicio Público de Transporte Urbano*

En febrero del 2024 el Ayuntamiento de Sagunt aprobó el Proyecto de Servicio Público de transporte de personas viajeras por carretera del municipio de Sagunt, el cual establece las nuevas características del servicio de acuerdo con los siguientes objetivos instrumentales:

- Mejorar la calidad en la prestación del servicio.
- Solventar los problemas actuales derivados de la alta demanda localizada en horas punta.
- Conectar con los núcleos de población la demanda desatendida en periodo estival.
- Ofrecer una línea de transporte público urbano a los polígonos industriales del municipio.
- Captar la potencial demanda nocturna detectada los viernes por la noche, en periodo estival, mediante la ampliación, a dicho día, del servicio nocturno.
- Garantizar la conectividad entre el servicio de transporte urbano del municipio de Sagunt y el transporte interurbano de personas viajeras, materializado a través de la conexión con el servicio de RENFE Cercanías (líneas C-5 y C-6), así como las líneas de MetroBus que atraviesan el municipio.
- Promover políticas de integración tarifaria en el ámbito de prestación del servicio, de modo que el usuario perciba como un todo el Sistema de Transporte Público y pueda efectivamente utilizarlo como tal, aprovechando para ello las tecnologías sin contacto ya implantadas en la Comunitat Valenciana

El ámbito de prestación del servicio engloba el propio término municipal, enlazando los principales núcleos poblacionales, que son Sagunt, El Port de Sagunt y l'Almardà. En su recorrido hacia l'Almardà, el itinerario circula por el término municipal de Canet d'en Berenguer.

En la actualidad, las líneas de transporte público de Sagunt pueden observarse en el siguiente mapa:



Transporte público urbano de Sagunt. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt.
Las 6 líneas planteadas en el PSPT son:

Línea D o 102. El objetivo de esta línea es el de dar cobertura a la demanda interna de las áreas urbanas del municipio de Sagunt, englobando la movilidad de sus tres áreas estructurales: Sagunt, entre núcleos y Puerto de Sagunt. Su funcionamiento será constante a lo largo de todo el año, tanto en invierno como en verano.



Línea D o 102. Fuente: PSPT Sagunt 2024

Línea Circular C1. Sagunt – Puerto de Sagunt. El objetivo de esta línea es dar cobertura a las áreas urbanas periféricas del municipio de Sagunt, conectando éstas con el resto de las áreas estructurales: Sagunt, entre núcleos y Puerto de Sagunt. Además, esta línea conecta con el Hospital de Sagunt, la Playa de l'Almardà, Corinto y la Playa de Canet. La operativa de la línea tendrá carácter mixto: servicio regular y servicio a la demanda. Su funcionamiento será distinto a lo largo del año.



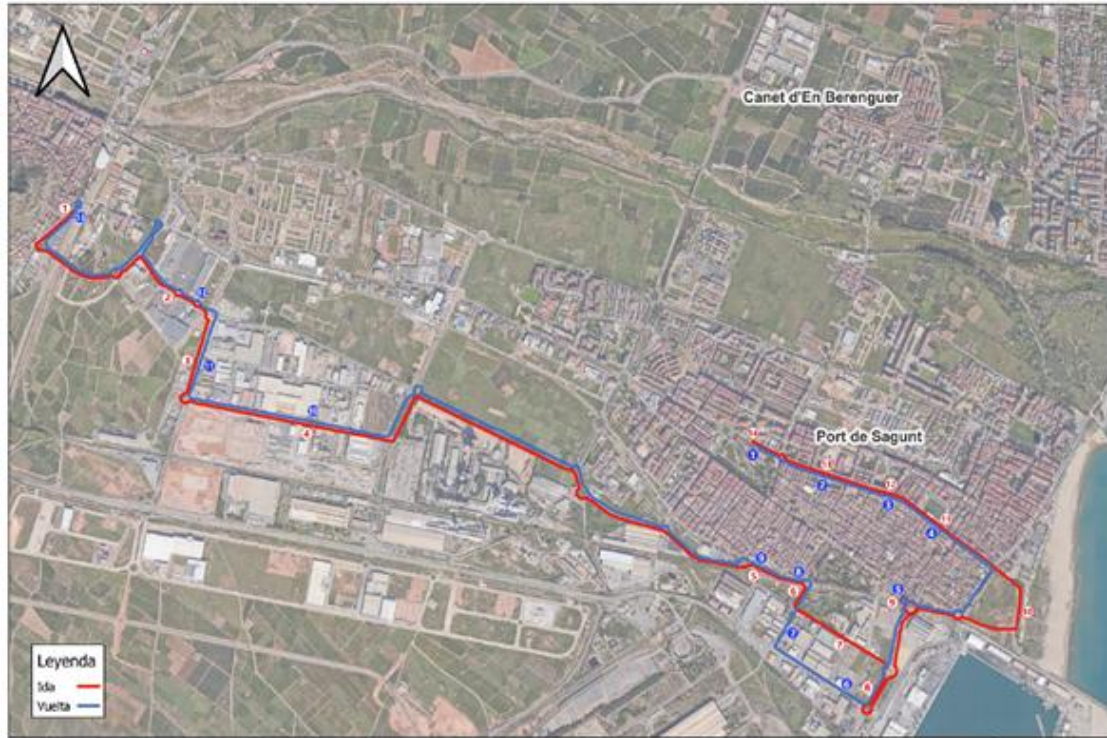
Línea Circular C1. Fuente: PSPT Sagunt 2024

Línea Circular C2 – Puerto – Sagunt. El objetivo de esta línea es dar cobertura a las áreas urbanas periféricas del municipio de Sagunt, conectando éstas con el resto de las áreas estructurales: Sagunt, entre núcleos y Puerto de Sagunt. Además, esta línea conecta con el Hospital de Sagunt, la Playa de l'Almardà, Corinto y la Playa de Canet. La operativa de la línea tendrá carácter mixto: servicio regular y servicio a la demanda. Su funcionamiento será distinto a lo largo del año.



Línea Circular C2. Fuente: PSPT Sagunt 2024

Línea Circular C3: Sagunt - Polígonos industriales - Puerto de Sagunt. El objetivo de esta línea es el de dar cobertura a los polígonos industriales de Inguinsa, Sepes y Racó de l'Horta con las áreas urbanas de Sagunt, entre núcleos y Puerto de Sagunt. La operativa de la línea tendrá carácter mixto: servicio regular y servicio a la demanda. Su funcionamiento será constante a lo largo de todo el año, tanto en invierno como en verano.



Línea Circular C3. Fuente: PSPT Sagunt 2024

Línea 335 o BUS NIT: Sagunt - Puerto de Sagunt. El objetivo de esta línea es el de dar cobertura a la demanda interna de las áreas urbanas del municipio de Sagunt en periodo nocturno, englobando la movilidad de sus tres áreas estructurales: Sagunt, entre núcleos y Puerto de Sagunt. El servicio incluye la posibilidad por parte de las personas usuarias de solicitar paradas a demanda dentro del itinerario establecido.



Línea 335 – Bus nit. Fuente: PSPT Sagunt 2024

Línea Parc Sagunt II. Adicionalmente se implementará la línea a Parc Sagunt II la cual se prevé su puesta en marcha en enero de 2026 de forma que este servicio se encuentre coordinado con el desarrollo previsto en Parc Sagunt.

3.5. Coherencia metropolitana

El municipio de Sagunt forma parte del área metropolitana de Valencia y junto a la propia ciudad de Valencia, así como las ciudades de Paterna y Torrent, tiene la obligación de implantar una Zona de Bajas Emisiones. Según datos del Plan de movilidad del área metropolitana de Valencia (PMoMe, no aprobado) en el Área Metropolitana de València se realizan aproximadamente 4,7 millones de desplazamientos al día, prácticamente el 40% de todos los desplazamientos diarios que se realizan en la Comunitat valenciana.

Todos estos desplazamientos metropolitanos se dan, en gran medida, de forma interna a cada uno de los municipios, pero hay un porcentaje importante de ellos que se dan entre municipios del área metropolitana. A estos, hay que garantizarles la coherencia en la gestión de las distintas ZBE que existirán en el área metropolitana de Valencia (mismas restricciones). No es recomendable que un repartidor, por ejemplo, tenga que diferenciar entre distintos tipos de gestión de una ZBE en función del municipio al que se dirige. A nivel metropolitano debería existir “certidumbre jurídica”, que es el principio de seguridad jurídica desde un punto de vista positivo y que se traduce en la importancia de la ley como un vehículo generador de certeza. Si las ZBE vienen reguladas por un RD, sería necesario que en un área homogénea de movilidad como puede ser el área metropolitana de Valencia, estas se regulen bajo un mismo paraguas que garantice la certidumbre jurídica a los usuarios que por ella se desplazan sin afectar, como debe ser, a las competencias propias de cada municipio.

En este sentido, es necesario dar coherencia a la gestión (tipo de vehículos que pueden acceder, horarios...), de las distintas ZBE que se implantarán en el Área metropolitana de Valencia.

4. NATURALEZA Y EVALUACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

En el siguiente capítulo se describe la naturaleza y evaluación de la contaminación atmosférica en el término municipal de Sagunt. Para ello, es importante describir las estaciones existentes en el municipio.

4.1. Estaciones de medición de calidad del aire

Como se ha comentado anteriormente, Sagunt dispone de cinco estaciones de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (RVVCC), tres de las cuales se localizan en ámbito urbano.

Se muestra también, de forma complementaria, los resultados obtenidos en los medidores instalados en los entornos de 25 centros educativos municipales.

4.1.1. Estaciones de la RVVCC

Los valores de concentración de los contaminantes atmosférico fueron obtenidos a partir de las mediciones de las estaciones de la RVVCCA de ámbito urbano¹:

- Sagunt – Nord. Ámbito urbano
- Sagunt – Port. Ámbito urbano
- Sagunt HOLCIM Port. Ámbito urbano



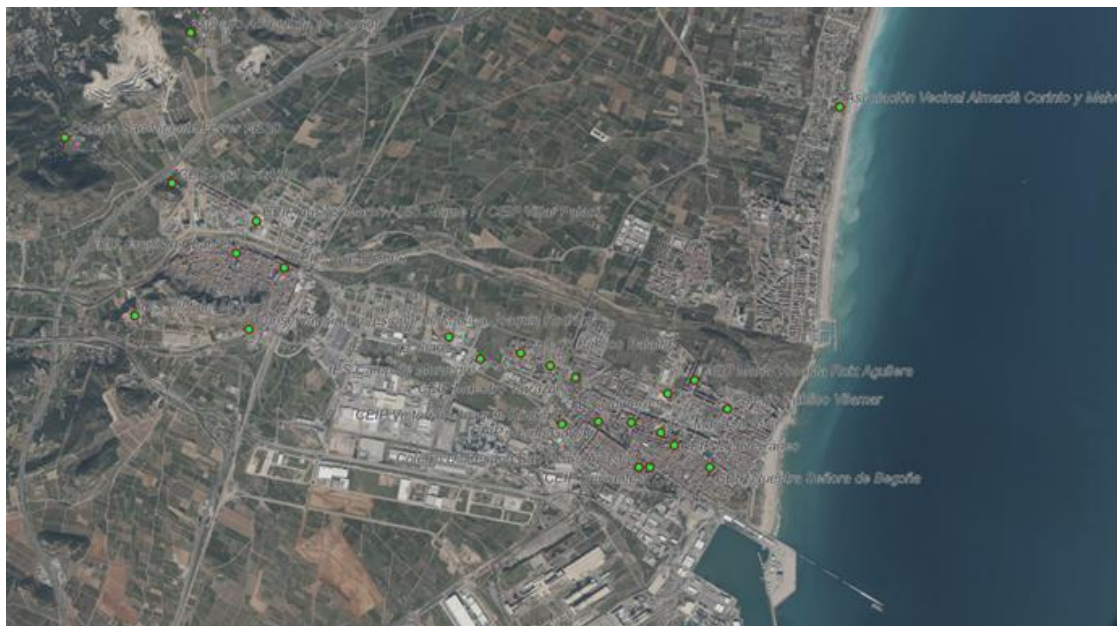
Distribución geográfica de las estaciones de monitoreo de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica Aire de ámbito urbano. Fuente: RVVCCA

4.1.2. Estaciones de mediciones en los centros educativos

Sagunt realiza mediciones de contaminantes atmosféricos de forma continua en entornos de 25 centros educativos, 23 de ellos en ámbito urbano. Los registros obtenidos de estas mediciones se consideran complementarios a los datos oficiales aportados por la RVVCCA.

Los 25 centros educativos donde se realizan mediciones de la calidad del aire son:

¹ <https://mediambient.gva.es/es/web/calidad-ambiental/datos-on-line>



Distribución geográfica de las estaciones de mediciones en entornos escolares. Fuente: Ayuntamiento

4.2. Estaciones de medición de ruido ambiental

Sagunt, actualmente, no cuenta con estaciones de medición de ruido. Los datos disponibles son, como se ha comentado anteriormente, del Plan Acústico Municipal (PAM).

4.3. Contaminantes y Objetivos de Calidad del Aire

En el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire se definen y establecen los objetivos de calidad del aire. De los diferentes contaminantes que identifica el RD, el presente documento se limita al análisis a los referidos en el Anexo II. Categoría 1 de Indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones.

Los indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado que contempla el Anexo II del RD 1052/2022 son los siguientes:

- Dióxido de nitrógeno – NO₂
 - Valor límite horario (VLH).
 - Valor límite anual (VLA).
- Partículas PM₁₀:
 - Valor límite diario (VLD).
 - Valor límite anual (VLA).
- Partículas PM_{2,5}:
 - Valor límite anual (VLA).

Respecto a estos contaminantes, los límites estatales establecidos son:

Objetivos de calidad del aire para protección de la salud		
NO ₂	Valor límite horario Período de promedio: 1h	200 µg/m³ Valor que no podrá superarse en más de 18 ocasiones por año civil
	Valor límite anual Período de promedio: 1 año	40 µg/ m³

	Umbral de alerta	400 µg/ m³ Se considerará superado cuando durante tres horas consecutivas se exceda dicho valor cada hora en lugares representativos de la calidad del aire en un área de, como mínimo, 100 km ² o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.
PM10	Valor límite diario Período de promedio: 24h	50 µg/ m³ Valor que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año
	Valor límite anual Período de promedio: 1 año	40 µg/ m³
PM2.5	Valor límite anual Período de promedio: 1 año	25 µg/ m³

Objetivos de calidad del aire para protección de la salud. Fuente: Real Decreto 102/2011

Por otro lado, hay que indicar que, la UE, ha aprobado a finales de 2024 una nueva directriz de Calidad del Aire. El texto reduce los valores máximos permitidos para los contaminantes atmosféricos, aunque se sigue quedando por encima de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Los valores límite quedarán de la siguiente manera:

- NO₂. Media anual. Se pasa de los 40 µg/m³ a los 20 µg/m³
- PM₁₀. Se pasa de una media anual de 40 µg /m³) a 20 µ/m³
- PM_{2,5}. Se pasa de una media anual de 25 µ/m³ a 10 µ/m³

Los estados miembros tienen dos años para trasponer esta directriz Europea a su legislación.

4.4. Mediciones. Resultados de la RVVCC

La Generalitat Valenciana tiene competencias en materia de calidad del aire y es la administración encargada de medir los registros, evaluar y hacer el seguimiento de los niveles de contaminación atmosférica en la Comunitat Valenciana. Por ello, dispone de una Red de vigilancia y control de la contaminación atmosférica a partir de la cual, los distintos ayuntamientos, pueden conocer si en su territorio se superan los límites establecidos por la legislación vigente.

De este modo, la Generalitat publica periódicamente los informes de Evaluación de la calidad del aire. En el caso de Sagunt, y tal y como indica la Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana 2023, en la Aglomeración ES1005: PALANCIA – JAVALAMBRE (ZONA COSTERA), en la cual se encuadra el municipio de Sagunt, durante dicho año no se superaron los valores límite u objetivo de los distintos contaminantes establecidos en la normativa vigente relativa a calidad del aire Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

De este modo, la utilización de los informes de Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana redactados por la Generalitat, permiten a los Ayuntamientos con obligación de implantar una ZBE a establecer criterios homogéneos respecto a la

evaluación de la calidad del aire (la fuente de información, el dato, es homogéneo para toda la Comunitat Valenciana).

Adicionalmente y a partir de los datos históricos que pueden extraerse de las estaciones urbanas de la RVVAAC de Sagunt², se han analizado los registros obtenidos para el año 2024.

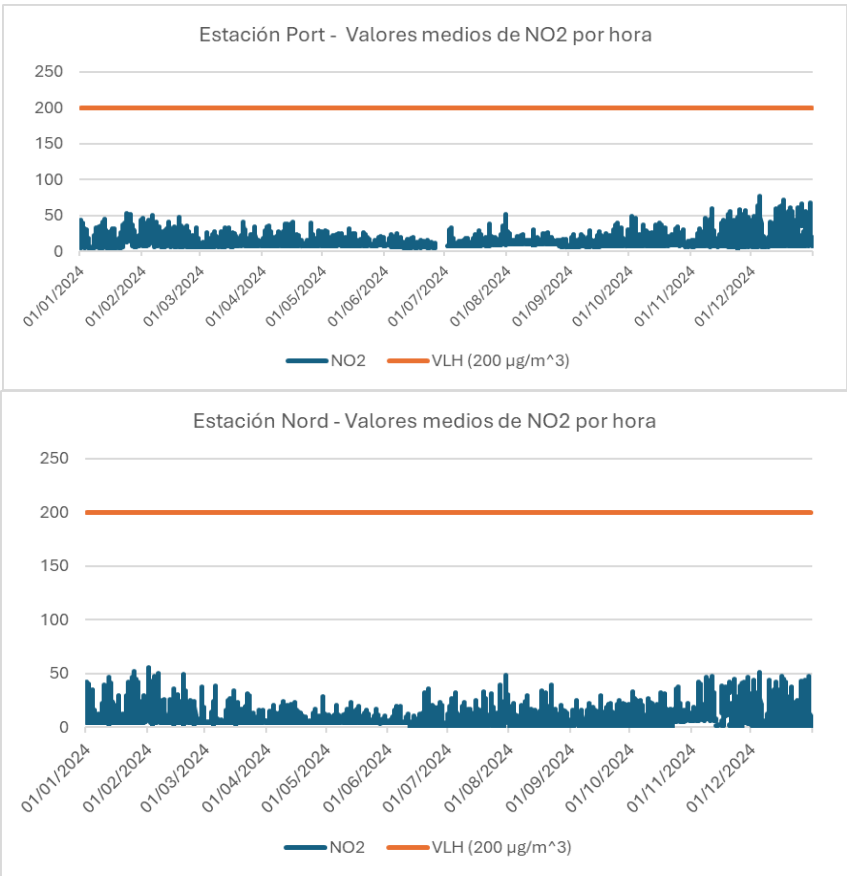
4.4.1. Dióxido de Nitrógeno (NO2)

El Dióxido de nitrógeno es el principal indicador de la contaminación debido al tráfico de vehículos, ya que resulta de la combustión de materiales fósiles. Es un compuesto tóxico de por sí, pero se puede encontrar asociado a las PM y otros contaminantes primarios. Su efecto adverso sobre la salud humana y su fuerte correlación con otros contaminantes lo convierten en un idóneo candidato para el estudio y valoración.

De las tres estaciones urbanas de la RVVCCA, se dispone de datos de NO2 de las estaciones Nord y Port y como se observa en la siguiente tabla, ninguna estación supera los límites establecidos (para el año 2024)

Estación	Datos válidos	Superaciones VLH	Cumple VLH	Media Anual	Cumple VLA
	%	(> 200 µg/m³)	18 superacion	(VLA µg/m³)	(40 µg/m³)
Nord	96,70	0		7,07	
Port	97,26	0		12,67	
Port Holcim	Sin datos				

Superaciones de NO2 en estaciones de la RVVCCA. Fuente: Generalitat Valenciana



Evolución horaria de NO2 en las estaciones de la RVVCCA. Fuente: Generalitat Valenciana

² <https://mediambient.gva.es/es/web/calidad-ambiental/datos-on-line>

4.4.2. Material Particulado

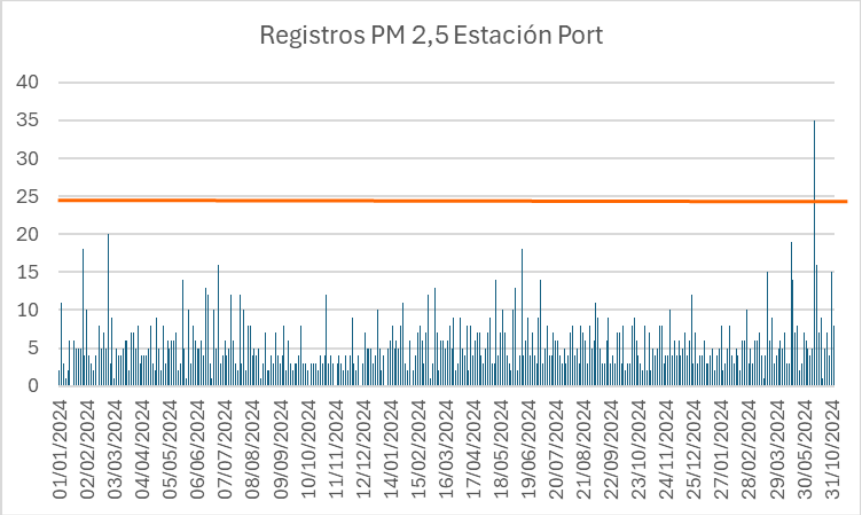
El material particulado de mayor interés incluye las PM₁₀ y las PM_{2,5}, siendo el subíndice el máximo diámetro medio de las mismas. La procedencia de estas partículas es tan variada como su composición, ya que incluye todas las fuentes que generan pequeñas partículas que pasan a estar en suspensión en el aire. Se pueden constituir de compuestos sólidos y líquidos, orgánicos e inorgánicos, etc.

Los principales compuestos que se encuentran en las PM con mayor frecuencia son los sulfatos, nitratos, amonios, metales, dioxinas, sales y carbón negro. Este contaminante ha sido, con diferencia, el más estudiado a lo largo de la historia, debido a sus numerosos efectos adversos sobre la salud y procesos que los generan.

En el caso del PM_{2,5}, de las tres estaciones urbanas de la RVVCCA solo se tienen datos de mediciones de PM_{2,5} la estación del Port (para el año 2024). En este caso, sus mediciones están por debajo del valor límite horario y anual.

Estación	Datos válidos	Media Anual	Cumple VLA
	%	(VLA µg/m3)	(25 µg/m3)
Nord	Sn datos		
Port	98,08	5,55	
Port Holcim	Sn datos		

Registros de PM_{2,5} en estaciones de la RVVCCA. Fuente: Generalitat Valenciana

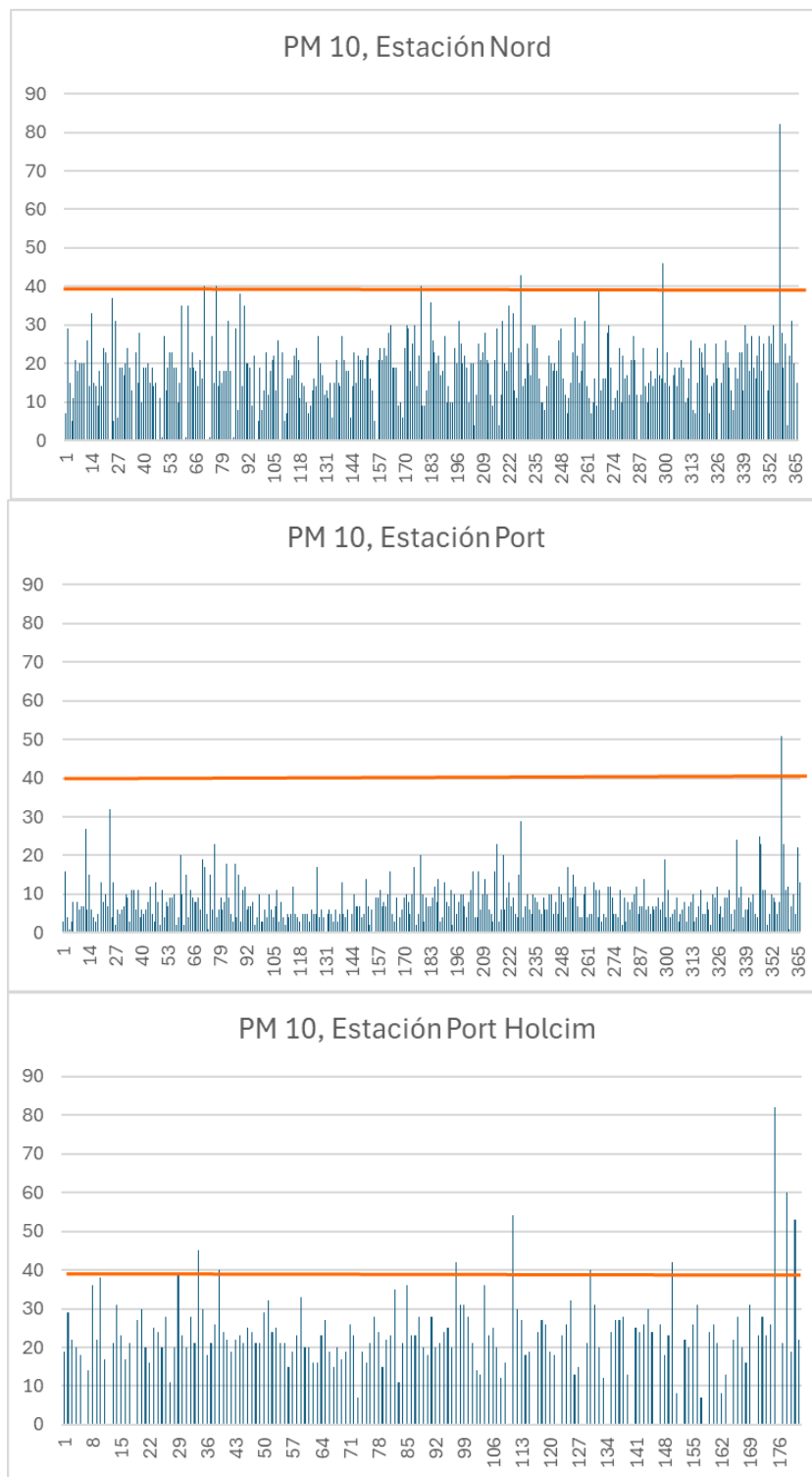


Evolución diaria de los registros de PM_{2,5} en la estación del Port. Fuente: RVVCCA. Para el PM₁₀, ninguna de las estaciones supera en más de 35 veces el valor límite diario ni el valor límite anual, aunque es necesario precisar que la estación de Holcim Port cuenta con un número bajo de datos.

Estación	Datos válidos	Superaciones VLD	Cumple VLD	Media Anual	Cumple VLA
	%	(> 50 µg/m3)	(> 35 superaciones)	(VLA µg/m3)	(40 µg/m3)
Nord	95,62	1		18,79	
Port	98,08	1		8,11	
Port Holcim	45,30	4		23,95	

** Estaciones con número insuficiente de datos.

Registros de PM₁₀ en estaciones de la RVVCCA. Fuente: Generalitat Valenciana



Evolución diaria de los registros de PM10 en las tres estaciones urbanas. Fuente: RVVCCA.

4.5. Mediciones en centros educativos

A continuación, y a partir de la información facilitada por el Ayuntamiento para 2024, se presentan los resultados obtenidos en 23 centros educativos para la situación actual y para el escenario futuro con los nuevos valores límite. Se han quitado de la tabla de resultados los centros educativos Adventista y el centro cultural Almardà, al encontrarse estos dos equipamientos fuera del ámbito urbano.

4.5.1. Dióxido de Nitrógeno (NO₂)

Para el NO₂, hay 2 centros educativos que registran superaciones de los valores límite actuales:

- En el CEIP Cronista Chabret solo se registran 3 superaciones horarias, pero el límite de la media anual está por encima de los 40 µg/m³ (41,52 µg/m³).
- El IES N° 5 solo se registran 3 superaciones horarias, pero la media anual está por encima de los 40 µg/m³ (55,30 µg/m³).

Centro educativo	Superaciones VLH	Media Anual	Cumple límite VLA
	(>200 µg/m ³)	(VLA, µg/m ³)	(40 µg/m ³)
CEE_Albanta_Sagunt	6	28,06	
CEIP_Baladre	18	20,54	
CEIP_Cervantes	12	31,14	
CEIP_Cronista_Chabret	3	41,52	
CEIP_Jose_Romeu	6	22,31	
CEIP_Maestro_Tarazona	0	22,53	
CEIP_Maria_Yocasta_Ruiz_Aguilera	0	32,18	
CEIP_Mediterraneo	3	12,76	
CEIP_Ntra_Sra_Begoña	0	26,03	
CEIP_Pinaeta	6	11,15	
CEIP_Profesor_Tierno_Galvan	0	14,51	
CEIP_Victoria_y_Joaquin_Rodrigo	5	24,35	
CEIP_Vilamar	0	15,19	
CIPFP_Eduardo_Merello	3	17,89	
CIPFP_La_Laboral	0	20,38	
Conservatori_de_Musica_Joaquin_Rodrigo	0	20,52	
CP_San_Pedro_Apostol	6	27,14	
CP_San_Vicente_Ferrer	0	18,35	
IES_Camp_Morvedre	0	21,19	
IES_Clot_del_Moro	0	17,67	
IES_Jaume_I-CEIP_Ausiar_March-Villar_Palasi	0	16,54	
IES_Maria_Moliner	0	18,34	
IES_N5	0	55,30	

Superaciones NO₂ en entornos educativos. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt



Localización de centros educativos con superaciones de los valores límite por NO₂.
Fuente: Ayto. de Sagunt

Con los valores límite futuros (nueva directiva europea), a los 2 centros educativos que actualmente registran superaciones de NO₂ habría que añadir otros 12, de tal manera que, de los 23 centros educativos que se encuentran en ámbito urbano, 14 registrarían superaciones de NO₂ (60% de los centros educativos).

Centro educativo	Superaciones VLH	Media Anual	Cumple límite VLA
	(>200 µg/m³)	(VLA, µg/m³)	(20 µg/m³)
CEE_Albanta_Sagunt	6	28,06	
CEIP_Baladre	18	20,54	
CEIP_Cervantes	12	31,14	
CEIP_Cronista_Chabret	3	41,52	
CEIP_Jose_Romeu	6	22,31	
CEIP_Maestro_Tarazona	0	22,53	
CEIP_Maria_Yocasta_Ruiz_Aguilera	0	32,18	
CEIP_Mediterraneo	3	12,76	
CEIP_Ntra_Sra_Begoña	0	26,03	
CEIP_Pinaeta	6	11,15	
CEIP_Profesor_Tierno_Galvan	0	14,51	
CEIP_Victoria_y_Joaquin_Rodrigo	5	24,35	
CEIP_Vilamar	0	15,19	
CIPFP_Eduardo_Merello	3	17,89	
CIPFP_La_Laboral	0	20,38	
Conservatori_de_Musica_Joaquin_Rodrigo	0	20,52	
CP_San_Pedro_Apostol	6	27,14	
CP_San_Vicente_Ferrer	0	18,35	
IES_Camp_Morvedre	0	21,19	
IES_Clot_del_Moro	0	17,67	
IES_Jaume_I-CEIP_Ausiar_March-Villar_Palasi	0	16,54	
IES_Maria_Moliner	0	18,34	
IES_N5	0	55,30	

Superaciones NO₂ en entornos educativos con la nueva Directiva Europea. Fuente: IDOM con datos del Ayuntamiento de Sagunt

4.5.2. PM₁₀

Para las partículas PM₁₀, no hay ningún centro educativo que registre superaciones de los valores límite, ni diarios ni anuales. Si que hay varios centros con superaciones de la media diaria (50 µg/m³), pero en ningún caso se alcanza el nº máximo de superaciones (35 días/año).

Por lo que a la media anual se refiere, todos los centros se encuentran bastante por debajo del límite establecido (40 µg/m³). El CEIP La Pinaeta es el que registra una media anual más elevada (11,32 µg/m³), lejos del valor límite.

Del mismo modo, cuando entren en vigor la nueva Directiva europea, todos los centros educativos seguirán por debajo de los nuevos valores límite (media anual 20 µg/m³).

Archivo	Superaciones VLD ($>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$)	Cumple límite VLD (35 superaciones)	Media Anual (VLA, $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Cumple límite VLA ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
CEE_Albanta_Sagunt	0		5,33	
CEIP_Baladre	0		6,70	
CEIP_Cervantes	1		10,10	
CEIP_Cronista_Chabet	0		7,64	
CEIP_Jose_Romeu	1		6,48	
CEIP_Maestro_Tarazona	1		8,29	
CEIP_Maria_Yocasta_Ruiz_Aguilera	0		7,49	
CEIP_Mediterraneo	0		7,35	
CEIP_Ntra_Sra_Begoña	1		9,35	
CEIP_Pinaeta	2		11,32	
CEIP_Profesor_Tierno_Galvan	1		7,91	
CEIP_Victoria_y_Joaquin_Rodrigo	2		9,38	
CEIP_Vilamar	1		8,47	
CIPFP_Eduardo_Merello	2		10,45	
CIPFP_La_Laboral	0		7,90	
Conservatori_de_Musica_Joaquin_Rodrigo	1		5,97	
CP_San_Pedro_Apostol	0		7,32	
CP_San_Vicente_Ferrer	1		7,57	
IES_Camp_Morvedre	1		10,28	
IES_Clot_del_Moro	0		6,25	
IES_Jaume_I-CEIP_Ausiar_March-Villar_Palasi	1		6,82	
IES_Maria_Moliner	1		8,47	
IES_N5	0		7,57	

Superaciones PM₁₀ en entornos educativos. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt

4.5.3. PM 2.5

Para las partículas PM_{2.5}, no hay ningún centro educativo que registre superaciones del valor límite (Media anual. $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$). De hecho, los valores medios registrados se encuentran muy por debajo del valor límite. Ningún centro educativo alcanza los $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ y muy pocos superan los $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Con estos valores, cuando entre en vigor la nueva directiva europea, ningún centro estará por encima de los valores límite en materia de PM_{2.5}.

Archivo	Media Anual (VLA, $\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Cumple límite VLA ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$)
CEE_Albanta_Sagunt	3,55	
CEIP_Baladre	3,76	
CEIP_Cervantes	4,94	
CEIP_Cronista_Chabet	3,73	
CEIP_Jose_Romeu	4,23	
CEIP_Maestro_Tarazona	4,74	
CEIP_Maria_Yocasta_Ruiz_Aguilera	4,98	
CEIP_Mediterraneo	5,01	
CEIP_Ntra_Sra_Begoña	4,64	
CEIP_Pinaeta	5,06	
CEIP_Profesor_Tierno_Galvan	4,55	
CEIP_Victoria_y_Joaquin_Rodrigo	5,65	
CEIP_Vilamar	4,77	
CIPFP_Eduardo_Merello	5,91	
CIPFP_La_Laboral	5,07	
Conservatori_de_Musica_Joaquin_Rodrigo	3,29	
CP_San_Pedro_Apostol	4,27	
CP_San_Vicente_Ferrer	3,93	
IES_Camp_Morvedre	5,25	
IES_Clot_del_Moro	4,18	
IES_Jaume_I-CEIP_Ausiar_March-Villar_Palasi	4,00	
IES_Maria_Moliner	4,78	
IES_N5	4,93	

Superaciones PM_{2.5} en entornos educativos. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt

A modo de resumen:

- De los 23 centros educativos en ámbito urbano de los cuales se dispone de mediciones de calidad del aire, en 2 de ellos se registran superaciones de NO₂ (Cronista Chabret y N°5).
- Ningún centro educativo registra superaciones de los valores límite de PM₁₀ y PM_{2.5}.
- Para el escenario futuro, con los nuevos valores límite de la directiva europea, 14 centros educativos superarán los valores límite de NO₂.
- Con los valores límite de la nueva directiva europea, todos los centros educativos analizados seguirán por debajo de los valores límite relativos a PM₁₀ y PM_{2.5}.

4.6. Análisis de los resultados

Tal y como indica el informe Evaluación de la Calidad del Aire en la Comunidad Valenciana 2023, de la Generalitat Valenciana, en la Aglomeración ES1005: PALANCIA – JAVALAMBRE (ZONA COSTERA), en la cual se encuadra el municipio de Sagunt, durante dicho año no se superaron los valores límite u objetivo de los distintos contaminantes establecidos en la normativa vigente relativa a calidad del aire Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Analizados los datos de la RVVCCA para el año 2024, tampoco se han observado superaciones de los valores límite u objetivo de los distintos contaminantes.

Por lo que se refiere a las mediciones complementarias realizadas en entornos escolares de ámbito urbano, actualmente hay 2 centros educativos que registran superaciones de los valores límite para NO₂. Con los valores límite futuros (nueva directiva europea) otros 12 centros educativos superarían los límites establecidos de tal manera que, de los 23 centros educativos, 14 registrarían superaciones de NO₂ (64%). Ningún centro educativo registra superaciones de PM_{2,5} y PM₁₀.

5. ORIGEN DE LA CONTAMINACIÓN

5.1. El papel de los vehículos de combustión

Cuando los efectos de la contaminación atmosférica impactan en el entorno más cercano del foco emisor (microescala), podemos hablar de calidad del aire. Un buen ejemplo son los gases que emiten los vehículos en una ciudad o en el entorno de una escuela. Estas emisiones tienen un impacto directo en el aire que respiran las personas que caminan por esta ciudad o en los niños que juegan en el patio de la escuela.

La calidad del aire en general, y la de las ciudades en particular, se degrada si la concentración de determinados contaminantes atmosféricos supera los valores límite establecidos por las diferentes administraciones u organismos mundiales, como por ejemplo la Organización Mundial de la Salud (OMS). Respirar ese aire insano perjudica la salud de los ciudadanos.

Pero, en ámbitos urbanos ¿de dónde procede esta contaminación? El proceso de urbanización que está sufriendo nuestro planeta desde mediados del siglo XX, concentrando a la población en grandes ciudades, ha llevado aparejado un aumento del consumo energético. Parte de ese consumo energético está asociado al incremento de vehículos a motor. Sólo en España, el incremento de motorización entre 1990 y 2018 ha sido del 66%, pasándose de 309 turismos por cada 1.000 habitantes a 515 (el índice de motorización en Sagunt está por encima de los 700 vehículos por cada 1.000 habitantes). La población se ha concentrado territorialmente, en estos espacios urbanos

el consumo energético se ha incrementado y lo ha hecho especialmente a partir del aumento de los vehículos motorizados, lo que ha generado una concentración espacial de las emisiones atmosféricas en las grandes áreas urbanas del mundo.

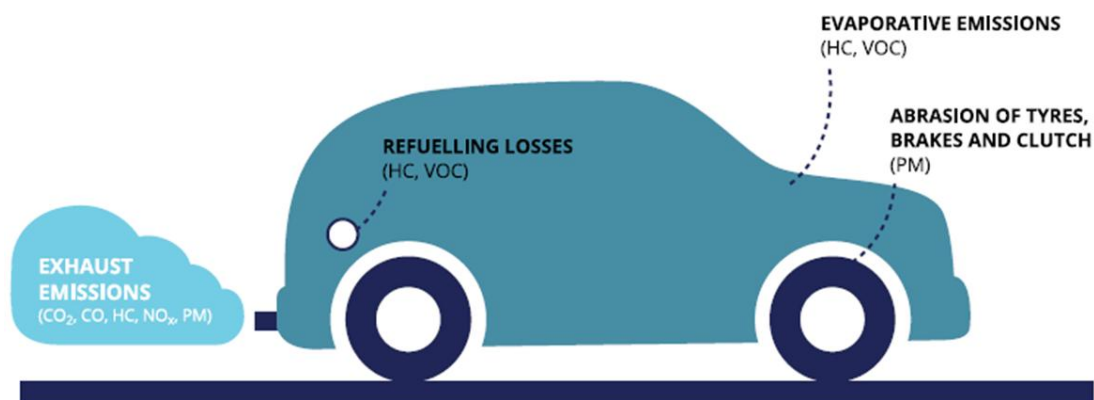
La contaminación atmosférica es una mezcla compleja de componentes sólidos (partículas) y gaseosos originados principalmente por el tráfico motorizado, la industria y las calefacciones domésticas. La combustión realizada por las actividades humanas es el principal causante de contaminación atmosférica. Esta combustión genera partículas sólidas (PM), óxidos de nitrógeno (NO_x), ozono y monóxido de carbono (CO) entre otros contaminantes. Estos contaminantes se llaman primarios si son emitidos directamente desde su fuente emisora (el NO₂ emitido por los vehículos de combustión, por ejemplo) o secundarios si se forman en la atmósfera a partir de sustancias precursoras. Un ejemplo de este segundo grupo sería el ozono, que se forma en la atmósfera a partir de reacciones químicas entre los óxidos de nitrógeno y los componentes orgánicos volátiles.

Para el caso del NO₂, uno de los contaminantes atmosféricos con mayor impacto en la salud de las personas, las fuentes emisoras más importantes son los motores de combustión interna, las centrales térmicas y, en menor medida, las fábricas de celulosa y los calentadores de gas butano y estufas. Así, en ámbitos urbanos, la principal fuente de emisión de NO₂ es el tráfico motorizado. Según el inventario de emisiones por sectores en la Comunidad Valenciana, el transporte por carretera es el responsable del 46% de las emisiones de NO₂. A nivel urbano, el tráfico llega a ser responsable del 70% de las emisiones de NO₂. Por eso es esencial, para mejorar la calidad del aire de Sagunt, reducir el número de vehículos que circulan por entornos urbanos.

Por su lado, las PM pueden provenir de la combustión de combustible fósil (automóviles), de la industria, la construcción, del polvo en suspensión o de quemas agrícolas (quema de la paja de arroz, por ejemplo). Hay estudios que aseguran que el 50% de las partículas en suspensión en ámbitos urbanos provienen del desgaste de componentes de los vehículos como pueden ser los frenos, el embrague y los neumáticos.

Así, la principal fuente emisora de todos los contaminantes son los motores de combustión y, por tanto, se puede afirmar que la cantidad de vehículos a motor que circulan por nuestras ciudades o barrios impacta de forma directa en la calidad del aire que respiramos. Cuantos más coches circulen por nuestras calles, peor calidad del aire tendremos.

Los motores de combustión y los vehículos son, por tanto, los emisores de estos contaminantes atmosféricos. Ahora bien, ¿cómo se emiten estos contaminantes?



Diferentes tipos de emisiones de los vehículos. Fuente: European Environment Agency

- *Emisiones generadas por los tubos de escape.* Son las emisiones producidas principalmente a partir de la combustión de distintos productos derivados del petróleo, como la gasolina, el gasóleo, el gas natural (GN) y el gas de petróleo licuado (GLP). Como el proceso de combustión no es perfecto, el vehículo emite otros contaminantes, además del agua y el CO₂. La cantidad de cada contaminante emitido depende mucho del tipo de combustible utilizado (diésel o gasolina, por ejemplo) y de la tecnología del motor.
- *Emisiones por abrasión,* producidas a partir de la abrasión mecánica y la corrosión de las piezas del vehículo. La abrasión sólo es importante para las emisiones de PM y algunos metales pesados. Las PM se pueden generar a partir de la abrasión mecánica de los neumáticos del vehículo, de los frenos y embrague, del desgaste de la superficie de la carretera o a partir de la corrosión del chasis, la carrocería y otros componentes del vehículo.
- *Emisiones evaporativas.* Son el resultado de los vapores que escapan del combustible del vehículo. Generan sobre todo los compuestos orgánicos volátiles (COV).

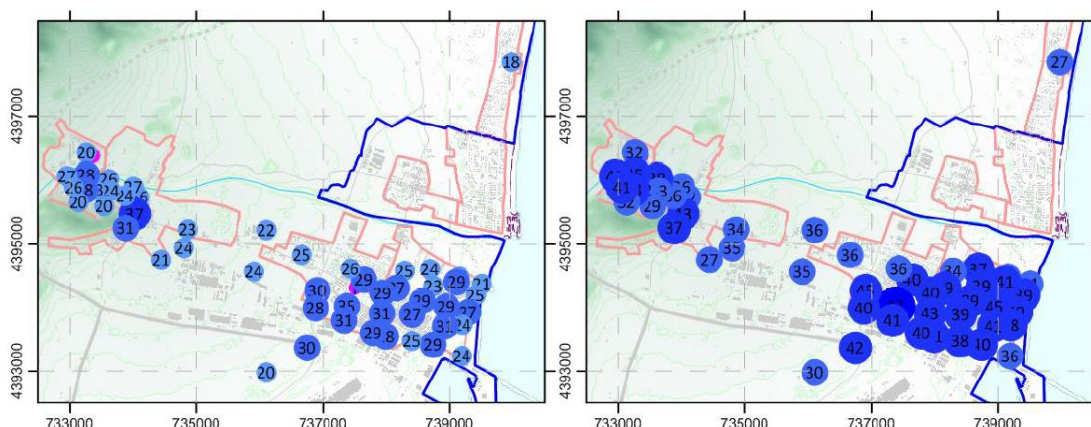
Por último, la cantidad de gases que emite cada vehículo depende de factores como el tipo de vehículo (antigüedad, potencia, combustible, etc.), el tipo de vía por la que se circula o las características de la conducción.

La Zona de Bajas Emisiones de Sagunt tendrá impacto en estos tres ámbitos:

- Potenciará la reducción de las intensidades de tráfico en ámbito urbano
- Potenciará el uso de vehículos más eficientes energéticamente
- Implantará actuaciones urbanas que reducirán las actuales velocidades de circulación.

5.2. ¿Cuál es la situación en Sagunt?

Según el Plan de Acción de Calidad del Aire y Diagnóstico de la Contaminación Atmosférica de Sagunt, los niveles de concentración ambiente de dióxido de nitrógeno registrados se sitúan por debajo de las referencias legales en todos los casos, y solo ocasionalmente algunos valores puntuales se sitúan por encima. Parece que el patrón espacial está claramente ligado al tráfico y al nivel de ventilación del entorno próximo, con valores en conjunto más elevados en el núcleo del puerto que en el casco antiguo, aunque puede apreciarse que en este último se registran algunos máximos, siempre con una clara relación con la intensidad circulatoria próxima. No se aprecia la posible huella de las emisiones derivadas de la actividad industrial circundante.



Niveles de concentración ambiente de NO2 promedio (izquierda) y máximos (derecha)

Fuente: Plan de Acción Calidad del Aire Sagunt

Si se comparan los resultados obtenidos de la campaña de dosimetrías con las estaciones de la RVVCCA los valores medios dosimétricos (y en mayor medida los máximos) están notablemente por encima de los valores automáticos, con excepción de la estación de Port, que en algún momento registra valores por encima de las medias. Ello indica que la red dosimétrica, más densa, está recogiendo información que, lógicamente, no es posible obtener con solo tres puntos de medida. Esto tiene una clara relación con los vehículos circulantes.

Como las intensidades de vehículos tiene una clara relación con la calidad del aire en ámbito urbano es importante, por un lado, conocer la composición del parque de vehículos de Sagunt y, por otro, identificar las calles y avenidas con mayores intensidades de tráfico.

5.2.1. Composición del Parque de vehículos

El parque de vehículos de Sagunt cuenta con un total de 53.783 vehículos, repartidos entre un total de 77 tipologías. De todos ellos, el 67,9% del parque de vehículos corresponde a turismos. Las principales características de estos 36.526 turismos son:

- Los combustibles gasolina y diésel agrupan el 99,3% del total de turismos.
- Solo hay registrados en Sagunt 120 turismos eléctricos (0,4% del total)

Combustible	Turismos	%
Diesel	19.066	56,6%
Gasolina	14.403	42,8%
Eléctrico	120	0,4%
Gas Licuado de Petroleo	89	0,3%
Gas Natural Comprimido	8	0,0%
Otros	1	0,0%
Sin especificar	1	0,0%

Combustible de los turismos de Sagunt. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt.

Por lo que a la certificación EURO se refiere, el 29,5% son Euro 6.

Euro	Turismos	%
EURO 1	577	1,7%
EURO 2	1.786	5,3%
EURO 3	6.089	18,1%
EURO 4	8.353	24,8%
EURO 5	4.112	12,2%
EURO 6	9.938	29,5%
EURO ZX - AX	97	0,3%
No especificado	2.736	8,1%

Norma EURO de los turismos de Sagunt. Fuente: Ayuntamiento de Sagunt.

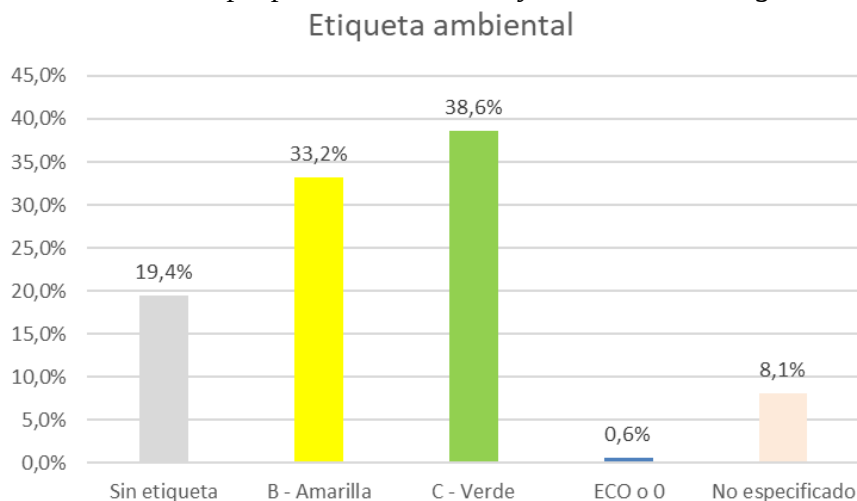
Si se analizan los turismos de Sagunt según norma EURO y combustible, se puede hacer una aproximación al número de vehículos que no contarían con ningún tipo de etiqueta ambiental. Existe un 19,4% de vehículos (6.533 vehículos) que, por su edad, combustible utilizado y norma, no dispondrán de ninguna etiqueta ambiental (blancos en la tabla adjunta).

Después, hay un 72,5% de los vehículos contarán con algún tipo de distintivo ambiental. 11.194 vehículos (33,2%) dispondrán de etiqueta C (Amarilla) y 13.015 vehículos (38,6%) de etiqueta B (verde). Luego, con los datos disponibles, se puede saber que 210 vehículos (0,6%), contarán con etiqueta ECO o 0 Emisiones.

Finalmente, hay un 8,1% de vehículos (2.736) que en la base de datos no se especifica la norma y, por lo tanto, se desconoce cuál es su dispositivo ambiental, aunque analizando el año de matriculación, la gran mayoría de ellos carecerán de etiqueta ambiental. De los 2.390 vehículos gasolina sin especificar norma, 1.957 son vehículos matriculados anteriormente al año 2001 (81,8%).

Euro	Turismos - Total	Diesel	Gasolina	Otros
EURO 1	577	255	322	-
EURO 2	1.786	1.145	641	-
EURO 3	6.089	4.170	1.917	2
EURO 4	8.353	6.243	2.107	3
EURO 5	4.112	3.032	1.076	4
EURO 6	9.938	3.883	5.949	106
EURO ZX - AX	97	-	1	96
No especificado	2.736	338	2.390	8

Norma EURO por tipo de combustible y vehículos con etiqueta ambiental DGT. Fuente: Elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Sagunt.



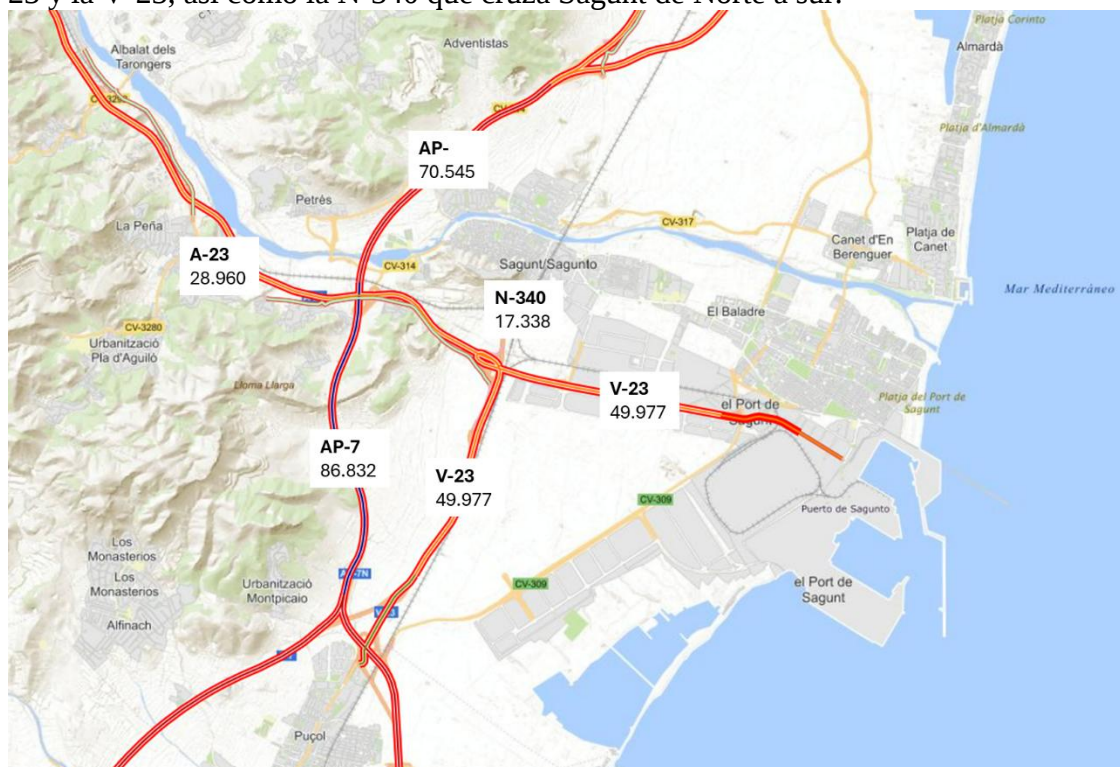
Etiquetas ambientales del parque de vehículos de Sagunt. Fuente: Elaboración propia con datos del Ayuntamiento de Sagunt.

Finalmente, y para complementar esta información, se recuerda que en el apartado 2.4. Parque de vehículos, de este Proyecto de ZBE, se realiza una aproximación a la distribución territorial del Parque de vehículos de Sagunt.

5.2.2. Intensidades de tráfico

Por último, y posiblemente lo más importante junto a la eficiencia energética del parque de vehículos municipal, es las intensidades de tráfico registradas, porque una cosa es disponer de un vehículo y la otra el uso que se haga de él, y lo que emite, es el vehículo circulando. Por ello, y ya que existe una clara relación entre contaminación atmosférica (NO₂ y PM principalmente) y volumen de tráfico, se muestra a continuación los datos disponibles sobre IMD en Sagunt.

Los mayores volúmenes de tráfico se registran, sin ninguna duda, en la red viaria de alta capacidad que atraviesa el término municipal de Sagunt, principalmente la AP-7, la A-23 y la V-23, así como la N-340 que cruza Sagunt de Norte a sur.

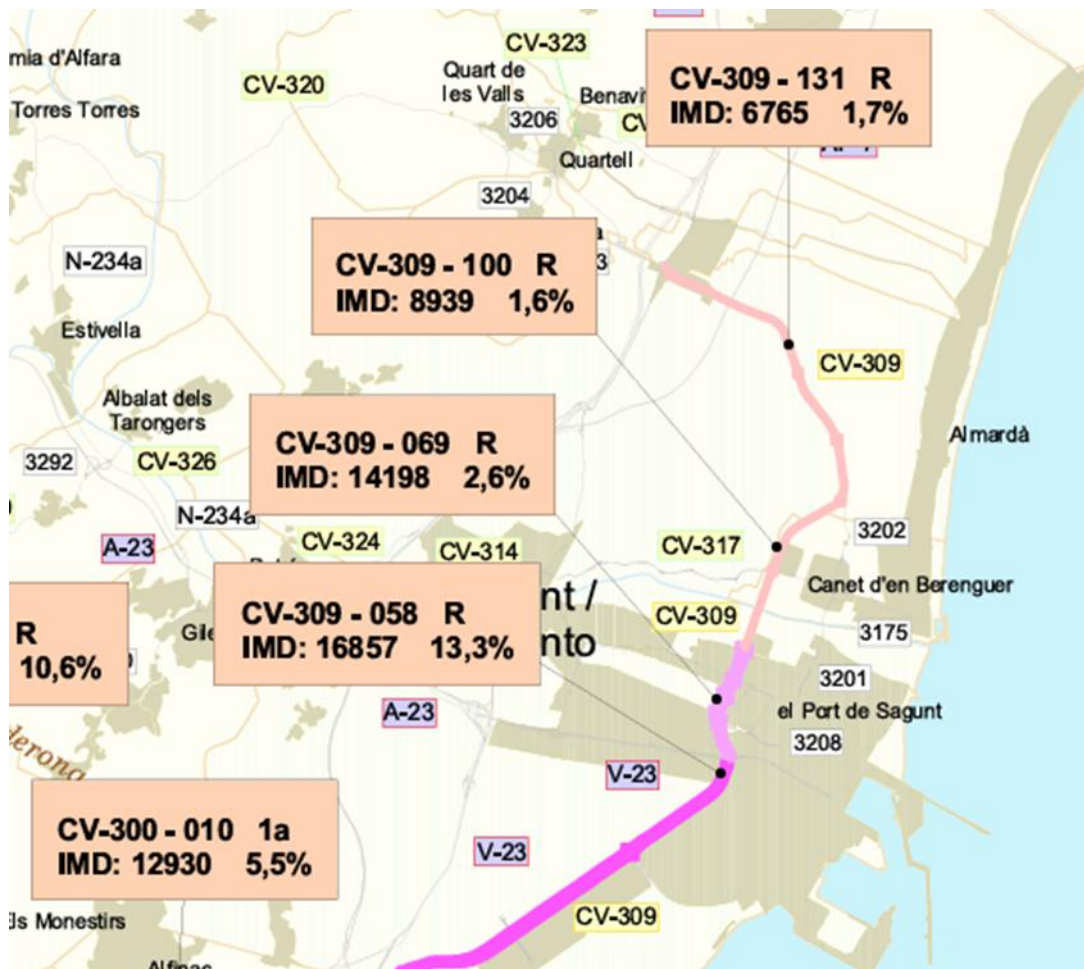


IMD en la red de titularidad Estatal. Fuente: Mapa de tráfico 2023

De la red de titularidad autonómica hay que destacar los 16.857 vehículos /día que circulan por la CV-309 (Parc Sagunt) y los 14.198 que circulan por la misma CV-309 a su paso por el Port de Sagunt.

Las carreteras de titularidad provincial que transcurren por el término municipal de Sagunt destacan la CV-317, que conecta la CV-320 a la altura del polígono industrial de Canet con la N-340 en a la altura de los nuevos desarrollos urbanos al este del río Palancia y que registra una IMD de 5.486 vehículos.

Finalmente, la CV-314, que da continuidad a la avenida Sants de la Pedra y que sale del municipio por el oeste, registra una IMD de 2.974 vehículos.

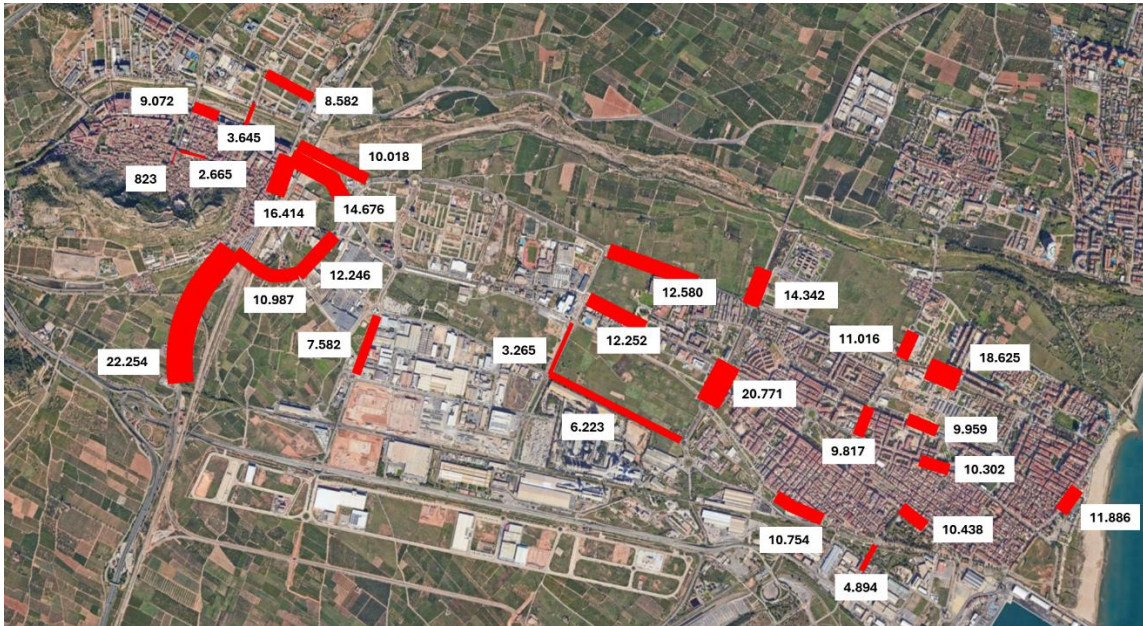


IMD en la red de titularidad Autonómica. Fuente: GVA, 2024

Por otro lado, el Ayuntamiento de Sagunt dispone de datos de aforos realizados en el año 2021, que registran las intensidades de tráfico que se muestran en la siguiente imagen. De todas ellas hay que destacar los volúmenes de tráfico de las conexiones principales entre Sagunt y el Puerto:

- Avenida Arquitecto Alfredo Simón: entre 12.500 y 18.600 veh/día dependiendo del tramo
- Avenida de la Hispanidad: 12.200 veh/día
- Avenida Sindicalista Miquel Lluch: 10.700 veh/día

Luego, es importante destacar las diferencias entre las intensidades registradas en el Puerto con las registradas en Sagunt. Y finalmente, es importante destacar que las intensidades en el desarrollo urbano al este del río Palancia, se incrementarán a medida que se vaya consolidando esta nueva área urbana.



Volúmenes de tráfico en Sagunt. Fuente: Campaña de aforos 2021. Ajuntament de Sagunt

5.2.3. Cálculo de emisiones de contaminantes atmosféricos

Estas intensidades de tráfico son las que generan las emisiones que impactan directamente en la calidad del aire. Para calcular las emisiones emitidas, normalmente se usa la metodología que relaciona kilómetros recorridos con los factores de emisión de cada tipo de vehículo. Con la información disponible se realiza una aproximación a las emisiones emitidas por el parque circulante.

Primero es necesario calcular el número de desplazamientos que se realizan en Sagunto. A partir de los datos del MITMA (telefonía móvil), podemos saber este dato:

- Desplazamientos internos: 137.142
- Desplazamientos externos: 149.616

Se estima, a partir de los datos del PMUS de Sagunt, un reparto modal para estos desplazamientos:

- Reparto modal para los desplazamientos internos: 48% vehículo privado motorizado
- Reparto modal para los desplazamientos externos: 90% vehículo privado motorizado

De este modo se puede calcular el número de desplazamientos en vehículo privado motorizado:

- Desplazamientos internos en vehículo privado motorizado: 65.828
- Desplazamientos externos en vehículo privado motorizado: 134.654

Estimando una ocupación media de 1,2 personas por vehículo (valor medio en el área metropolitana de Valencia), se puede calcular los desplazamientos en vehículo privado:

- Desplazamientos internos de vehículos privados motorizados: 54.856
- Desplazamientos externos de vehículos privados motorizados: 112.212

El siguiente paso es calcular los kilómetros recorridos para cada tipo de desplazamiento. Teniendo en cuenta la estructura territorial y la estructura de los desplazamientos caracterizados en el PMUS (ver imagen de la Pág, 18), se estima las siguientes distancias:

- Desplazamientos internos:

- Internos Sagunt: 2 km (20% de los internos)
- Internos Port: 3 Km (30% de los internos)
- Internos Sagunt – Port: 5 km (50% de los internos)
- Desplazamientos externos: 5 km recorridos dentro del término municipal de Sagunt

De este modo se asume que, cada día, internamente se recorren 208.455 km. mientras que externamente se recorren 561.060, sumando un total de 769.515 km.

Como se conoce el porcentaje de vehículos diésel, gasolina y eléctricos de Sagunt, podemos saber los Km recorridos según combustible:

Combustible	%	Km.
Diésel	56,6%	435.545,97
Gasolina	42,8%	329.352,78
Eléctricos	0,6%	4.617,10

Km recorridos por tipo de combustible

A partir de los datos de kilómetros recorridos diariamente por los vehículos diésel y por los vehículos gasolina, se calcula con la “Calculadora de emisiones de contaminantes atmosféricos³” del Departamento de Medi ambient i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, las emisiones de NOx y PM10 generadas por el tránsito en Sagunt.

- Turismos diésel: Km recorridos: 435.546
 - NOx: 381.974 gramos (factor de emisión: 0,877 g/Km.)
 - PM10: 6.533 gramos (Factor de emisión de 0,015 g/Km.)
- Turismos gasolina: Km recorridos: 329.353
 - NOx: 16.138 gramos (factor de emisión: 0,049 g/Km.)
 - PM10: 4.611 gramos (Factor de emisión de 0,014 g/Km.)

De este modo, se puede concluir que las emisiones generadas diariamente por la circulación del tráfico en el término municipal de Sagunt son:

- NOx: 398.112 gramos (398,1 Kg o 0,39 toneladas día)
- PM10: 11.144 gramos o 11,14 Kg diarios

5.2.4. Cálculo de emisiones de CO₂

Para calcular las emisiones de CO₂ se ha seguido la “Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero” de abril 2021, publicada por la Oficina Catalana de Cambio Climático (OCCC), que considera que la metodología más adecuada para el cálculo de emisiones de CO₂ equivalente en transporte por carretera es la que utiliza como fuente de datos los litros de combustible consumidos.

Es importante remarcar que cuando se habla de GEI nos referimos a CO₂ equivalente (CO₂ eq), que incluye los seis gases de efecto invernadero que recoge el Protocolo de Kyoto: dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido de nitrógeno (N₂O), hidrofluorocarburos (HFC), perfluorocarburos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF₆).

Estos factores de emisión dependen del tipo de combustible consumido, no del tipo de vehículo. Para el cálculo de emisiones se estimará:

- Un vehículo diésel consume 6.5 l/100 km y un gasolina 9 l/100 km.
- Factores de emisiones de CO₂ por litro consumido: 2,459 kg/l para los diésel y 2,244 kg/l para los gasolina.

³ http://mediambient.gencat.cat/es/05_ambits_dactuacio/atmosfera/emissions_industrials/inventaris-emissions-atm/guia-de-calcul-demissions/

Como anteriormente se ha calculado los km recorridos por tipo de vehículo, se calcula ahora las emisiones de CO₂

Combustible	Km/día	L/100Km	Lcons.	FE(Kg/L)	Emisiones CO2 (KG)
Diésel	435.545,97	6,5	28.310,49	2,459	696,15
Gasolina	329.352,78	9	29.641,75	2,244	665,16
Total Kg/día					1.361,32

De este modo, se puede concluir que las emisiones de CO₂ generadas diariamente por el tráfico en el término municipal de Sagunt son:1,36 toneladas.

6. OBJETIVOS CUANTIFICABLES

Los objetivos de la ZBE de Sagunt se agruparán en dos categorías. Por un lado, los relacionados con la mejora de la Calidad del Aire y por otro, los relacionados con la mitigación del cambio climático.

6.1. Objetivos de mejora de la calidad el aire

Como se ha visto a lo largo del presente Proyecto de ZBE de Sagunt, y según datos de las tres estaciones urbanas de la RVVCCA que la Generalitat gestiona en el municipio, no se superan los valores límites establecidos por la legislación vigente.

Por ello, los objetivos generales a lo largo de los años venideros son:

- Mantener los registros de las estaciones de Sagunt por debajo de los valores límite establecidos por la legislación vigente en cada momento.
- Reducir los valores de los contaminantes atmosféricos registrados para mejorar la calidad del aire urbano de Sagunt.

Los objetivos cuantificables relacionados con estos dos objetivos se pueden definir a partir de las distintas fases de implantación de la ZBE de Sagunt:

FASE 1. Anillo 1- Ciutat Vella. 2025

Esta primera fase de implantación de la ZBE de Sagunt está relacionada con la implantación, el primer semestre del año 2025, de los sistemas de control de accesos de vehículos no autorizados a Ciutat Vella. Solo los vecinos y vecinas de la zona, personas trabajadoras de la zona que necesiten entrar para desempeñar en ella sus funciones laborales y personas con vehículos con etiqueta Ambiental 0 podrán acceder en vehículo privado motorizado.

La implantación de esta actuación permitirá reducir el tráfico (sobre todo el de agitación) en Ciutat Vella. Aunque el punto de partida es una intensidad de tráfico baja o moderada (IMD 400 veh/día en la calle Mayor), se espera que esta actuación reduzca el tráfico de manera significativa.

Objetivo: Una reducción del tráfico del 15% en Ciutat Vella

FASE 2. Anillo 1 Port de Sagunt. Frente Marítimo. Año 2027

Después de un año de funcionamiento de la ZBE de Ciutat Vella se implantará el primer anillo de la ZBE del Port de Sagunt. Por su tamaño y población beneficiada, se espera que aquí los resultados sean significativos. Como se ha visto, las IMD en la avenida del Mediterráneo o en otros ejes del Port están por encima de los 10.000 veh/día.

En esta fase, la implantación de la ZBE deberá ir de la mano de la implantación de la nueva gestión de la ORA, así como de la puesta en servicio de la nueva red de transporte público urbano de Sagunt. En este anillo el acceso se restringe a vehículos empadronados en el municipio, autorizados y vehículos con etiqueta ambiental cero y

estará en funcionamiento durante la temporada estival, del 15 de junio al 15 de septiembre.

Estas actuaciones deberían permitir que el tráfico circulante por este ámbito se reduzca.

Objetivo: Una reducción del tráfico del 20% en la avenida del Mediterráneo

Por otro lado, la puesta en funcionamiento de los dos primeros anillos de la ZBE de Sagunt debería fomentar un aumento significativo de los vehículos eléctricos en el parque automovilístico de Sagunt. Actualmente solo el 0,4% del parque automovilístico de Sagunt es eléctrico.

Objetivo: en 2027, el 1,5% del parque de vehículos de Sagunt (turismos), debe ser eléctrico.

FASE 3. Segundos anillos en Sagunto y en el Port de Sagunto. Año 2028

En esta fase 3 entrarán en funcionamiento los dos anillos externos de Sagunt y el Port, con restricciones de circulación y acceso a los vehículos sin etiqueta ambiental de fuera de la provincia.

Según datos del MITMA, cada día se realizan hacia Sagunt 10.900 desplazamientos con origen fuera de la provincia de Valencia, principalmente desde la provincia de Castelló (9.161 desplazamientos, el 84% del total). Estimando un reparto modal interprovincial del 95% en coche y una ocupación media de 1,2 personas por vehículo, cada día entran en Sagunt 8.629 vehículos provenientes de fuera de la provincia de Valencia (el 8% del total de vehículos que entran y salen diariamente de Sagunt). De estos, solo se verán afectados por las restricciones aquellos que no dispongan de distintivo ambiental de la DGT.

Como una parte importante de estos desplazamientos se dirigen hacia las áreas industriales de Sagunt, que quedan excluidas de la ZBE, se espera que la puesta en funcionamiento de esta Fase 3 provoque:

- Renovación de flota hacia vehículos más eficientes. Una parte importante de los usuarios afectados por las restricciones optará por renovar su vehículo, adquiriendo un modelo más eficiente.
- Aumento del “carpooling”. Las restricciones de acceso a las ZBE favorecerán el aumento de la ocupación de los vehículos.
- Con la puesta en funcionamiento de los nuevos mapas concesionales de la Generalitat, es probable que una parte de estos desplazamientos interurbanos pasen a realizarse en transporte público.

Objetivo: Reducción del número de desplazamientos externos (de otras provincias) en vehículo privado de un 5%

Por último, en esta fase y como antesala a la Fase 4, se espera que el porcentaje de vehículos eléctricos registrados en Sagunt aumente.

Objetivo: el 2% del parque de vehículos de Sagunt (turismos), debe ser eléctrico.

FASE 4. Segundos anillos en Sagunto y en el Port de Sagunto. 2030

En esta fase 4 no se modifica la delimitación de las ZBE, pero sí que se modifican las restricciones de acceso. No podrán acceder al interior de las ZBE los vehículos sin etiqueta ambiental de fuera de la comarca. Actualmente y según datos del MITMA, el 41% de los desplazamientos externos que tienen como destino Sagunt se realizan desde municipios de la comarca del Camp de Morvedre. De este modo, el 59% restante son desplazamientos con origen fuera de la comarca (88.788 desplazamientos). Aplicando un reparto modal del 95% y una ocupación de 1,2 personas por vehículo, cada día se realizan 62.892 desplazamientos en vehículo privado (50% entrando y 50% saliendo).

De todos ello, solo se verán afectados por las restricciones aquellos que no dispongan de etiqueta ambiental de la DGT.

En este ámbito, la mejora del transporte público metropolitano, así como el carpooling, deben jugar un papel crucial.

Objetivo: Reducción del número de desplazamientos externos en vehículo privado de un 10%

Siguiendo con el proceso progresivo de mejora de la eficiencia del parque de vehículos, se espera que en esta Fase 4 el porcentaje de vehículos eléctricos de Sagunt siga aumentando:

Objetivo: el 3% del parque de vehículos de Sagunt (turismos), debe ser eléctrico en 2030 y el 10% de los vehículos que se matriculen al año deben ser eléctricos.

6.2. Objetivos de mitigación del cambio climático

Para mitigar el cambio climático, pero también para fomentar los cambios necesarios para mejorar la calidad del aire municipal, es fundamental definir objetivos relacionados con la movilidad urbana.

Impulsar el cambio modal a modos sostenibles

Los objetivos del reparto modal en la Unión Europea, al igual que en otras regiones, se centran en promover una movilidad más sostenible y equilibrada, reduciendo la dependencia del vehículo privado y fomentando el uso de modos de transporte más ecológicos y eficientes, como el transporte público, la bicicleta y el caminar. Esto implica una distribución más justa del espacio público y la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido. Las metas planteadas por la UE apuntan a un 30% en modos no motorizados y un 30% en transporte público. Teniendo en cuenta el papel que desempeña el caminar en los patrones mediterráneos, se estimará que el caminar + la bicicleta + el transporte público debe representar, en Sagunt, un mínimo del 60% del reparto modal.

Así, los objetivos de reparto modal que se plantean son:

Modo	Actual (PMUS2009)	Objetivo
Coche	48%	30%
moto	3%	3%
Pie	42%	50%
T.Pub	6%	12%
Bici/VMP	1%	5%

Objetivos de reparto modal

Mejorar la accesibilidad urbana

La accesibilidad urbana es la capacidad de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad, personas mayores, o con movilidad reducida, para moverse, utilizar y disfrutar de los espacios, servicios y equipamientos de una ciudad sin enfrentar obstáculos innecesarios. Va más allá de las barreras físicas y abarca también la accesibilidad sensorial y cognitiva, buscando la inclusión social y la mejora de la calidad de vida.

Existen tres ámbitos donde mejorar la accesibilidad:

- Espacio público
- Edificios
- Transporte público

En el marco de actuación del proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Sagunt, se pretende alcanzar los siguientes objetivos de accesibilidad:

- Año 2030, toda la flota de autobuses que presten el servicio de transporte público urbano deberá ser 100% accesibles
- Año 2030, todas las paradas de transporte público deberán ser accesibles.
- Año 2030. Aumento anual del porcentaje de calles con secciones accesibles (a partir de los metros lineales de aceras mejoradas).

Mejorar la seguridad vial

La seguridad vial se refiere al conjunto de medidas y acciones destinadas a prevenir accidentes de tráfico y reducir sus consecuencias, tanto para los usuarios de vehículos como para los peatones. Implica la responsabilidad de todos los actores en la vía pública, incluyendo conductores, peatones y ciclistas, así como la infraestructura vial y la tecnología de los vehículos.

Los objetivos de seguridad vial que plantea el Proyecto de Zona de Bajas Emisiones de Sagunt son:

- Año 2030. visión 0. Zero muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico en el término municipal de Sagunt

Aumentar la resiliencia urbana/ aumentar el verde urbano

Los objetivos de la resiliencia urbana giran en torno a la capacidad de una ciudad para prepararse, resistir, recuperarse y adaptarse a crisis y desafíos, especialmente aquellos relacionados con el cambio climático y desastres naturales, garantizando el bienestar de sus habitantes y la continuidad de sus funciones esenciales.

Se plantea alcanzar los objetivos planeados por la OMS:

- Alcanzar los 10m² de verde urbano por habitante
- Garantizar que cada domicilio tenga un espacio verde de al menos 0.5 hectáreas a una distancia en línea recta de no más de 300 metros.
- Garantizar una cobertura verde del 30% en cada barrio

Fomentar la electromovilidad

La electromovilidad y las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) están estrechamente relacionadas, ya que las ZBE buscan mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones contaminantes, fomentando así el uso de vehículos más eficientes como los eléctricos. En este sentido, el objetivo para Sagunt debe ser aumentar su flota de vehículos eléctricos, que actualmente representa, tan solo, el 0,4% del total del parque de vehículos municipal.

Objetivo 2030. 3% del parque de vehículos de Sagunt (turismos) debe ser eléctrico y el 10% de los vehículos nuevos matriculados deben ser eléctricos.

MEDIDAS DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y MITIGACIÓN DE EMISIONES DE CAMBIO CLIMÁTICO

El Ayuntamiento de Sagunt se propone mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio. Muestra de ello, son los planes aprobados que se han explicado en el apartado 3.4 de la presente memoria y que mantienen una coherencia clara con los objetivos de las Zonas de Bajas Emisiones. Todos estos planes, tiene un reflejo en el desarrollo de los proyectos ya implantados o que se implantarán en breve en el municipio, y que se detallan a continuación.

6.3. Propuestas de actuación

PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

El proyecto tiene como objetivo principal la mejora del servicio actual, modificando las líneas actuales y proponiendo un nuevo mapa con 6 líneas urbanas, que permiten conectar las zonas urbanas e industriales e introduce una nueva modalidad: el servicio a demanda, que pretende dar respuesta a las necesidades de la Almadá. En el punto 3.4.5. del presente proyecto puede verse, en detalle, las propuestas de línea del Proyecto de Servicio Público de Transporte Urbano de Sagunt.

MOVILIZACIÓN DE FLUJOS TURÍSTICOS DE FORMA SOSTENIBLE

Esta actuación consiste en la adquisición de un microbús lanzadera de aproximadamente 20 plazas. Dicho bus será eléctrico por lo que se procederá a la instalación de un punto de carga eléctrica de uso exclusivo para el bus, por lo que se instalará en alguna dependencia municipal.

MORVEDRE RUTA COMPARTIDA

Proyecto piloto de carpooling orientado a los desplazamientos cotidianos con origen o destino en el municipio de Sagunt. La App identifica rutas, cruza necesidades y pone en contacto a personas con horarios y trayectos similares con la finalidad de compartir coche.



Morvedre ruta compartida. Fuente: HoopCarpool

PROYECTO DE ADECUACIÓN RED CICLOPEATONAL

Proyecto de adecuación de la red de movilidad sostenible existente, que hoy en día cuenta con 28 km ya construidos. El proyecto comprende homogeneización y actualización de la señalización, resolución de cruces, mejora de pavimentos y accesibilidad y conexión con centros atractores.

En paralelo, hay que citar también el proyecto de construcción del nuevo carril bici hasta Altos Hornos.

En el CEIP Cronista Chabret se debe mejorar el espacio peatonal entre el colegio y la Glorieta y el espacio existente en la parte trasera, la que conecta con la avenida Sants de la Pedra.

Entre el colegio y la Glorieta se propone eliminar los dos cordones de estacionamiento y crear un nuevo paso de peatones que conecte la Glorieta y el colegio. Adicionalmente, se puede ganar espacio peatonal mejorando la intersección entre las calles Diana, Faura, Cronista Chabret y de los Huertos. A largo plazo, el tramo de la calle de los Huertos, entre las calles Cronista Bru i Vidal y Diana, podría ser una plataforma única y se debería estudiar la posibilidad de romper la continuidad para el tráfico privado motorizado de la calle de las Huertas para reducir su tráfico.

Esta actuación es interesante porque el acceso peatonal al CEIP se realiza, principalmente, a través de la Glorieta y de este modo se mejora la calidad urbana, la seguridad y la accesibilidad peatonal de acceso al centro.

En el lado norte, junto a la avenida Sants de la Pedra, se propone ampliar el espacio peatonal eliminando los dos carriles más cercanos al colegio de la glorieta existente. La continuidad del flujo en Sants de la Pedra se garantiza por los viales norte la glorieta (en lugar de una glorieta se genera una intersección en T con el vial que proviene del puente (partida de l'Oliba)).

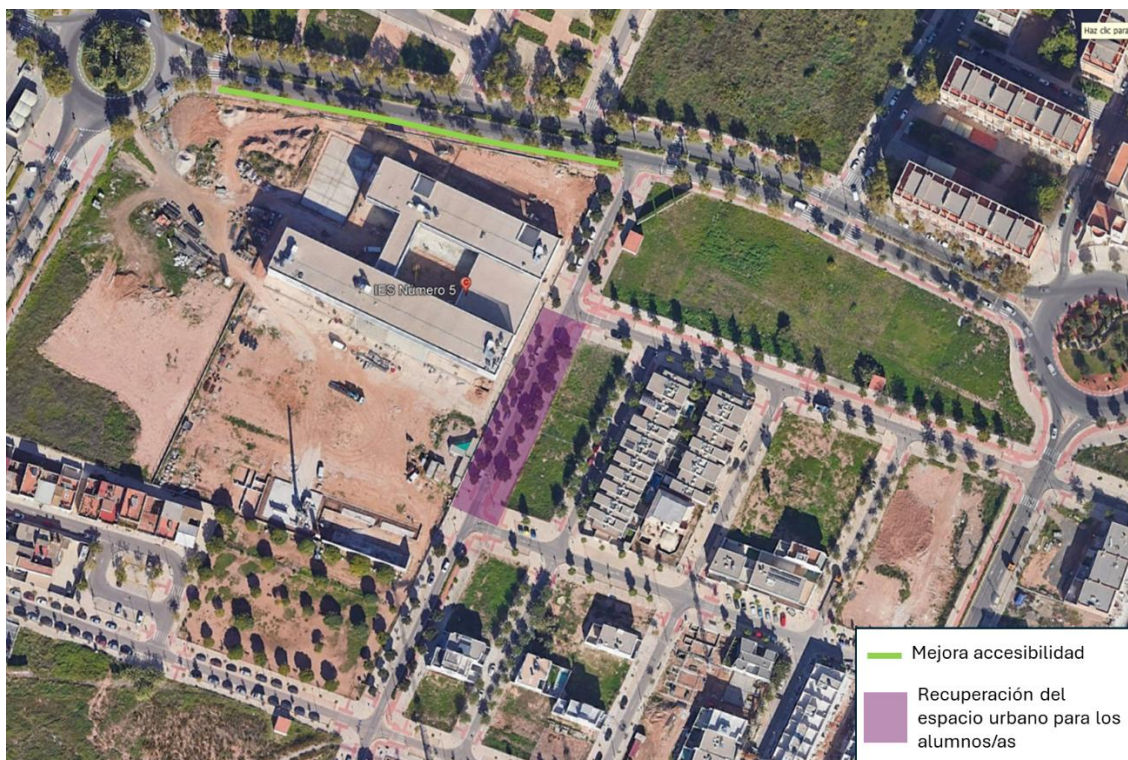
La actuación en el lado norte del CEIP Cronista Chabret es importante porque el flujo que se registra en Sants de la Pedra es significativo (algo más de 9.000 veh/día) y esta sea, probablemente, la causa de la superación de los valores límites por NO₂. Esta actuación, alejará la fuente de emisión del centro educativo.



Propuesta de mejora en el CEIP Cronista Chabret. Fuente: IDOM

En el caso del IES N° 5, la situación es algo más compleja al encontrarse al lado de la avenida Arquitecto Alfredo Simón. En cualquier caso, y como el acceso al IES se realiza a través de la calle Juan Molinero, la propuesta consiste en recuperar, para el alumnado y las familias, el tramo de calle comprendido entre las calles Virgen de la salud y Antonio Vivaldi.

Por otro lado, en la propia avenida Arquitecto Alfredo Simón, se debe estudiar la mejora del carril bici para garantizar la accesibilidad peatonal. Hoy en día el itinerario ciclista transcurre en acera y debería estudiarse la posibilidad de bajarlo a calzada.



Propuesta de mejora en el IES Nº 5. Fuente: IDOM

ORDENACIÓN Y REGULACIÓN DE APARCAMIENTOS - ORA

Se está trabajando en los pliegos de concesión del servicio de estacionamiento limitado y controlado en la vía pública denominado O.R.A. (Ordenación y Regulación de Aparcamientos) del municipio, el cual estará alineado con la delimitación de la ZBE municipal.

INFRAESTRUCTURA DE ESTACIONES DE RECARGA PÚBLICA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

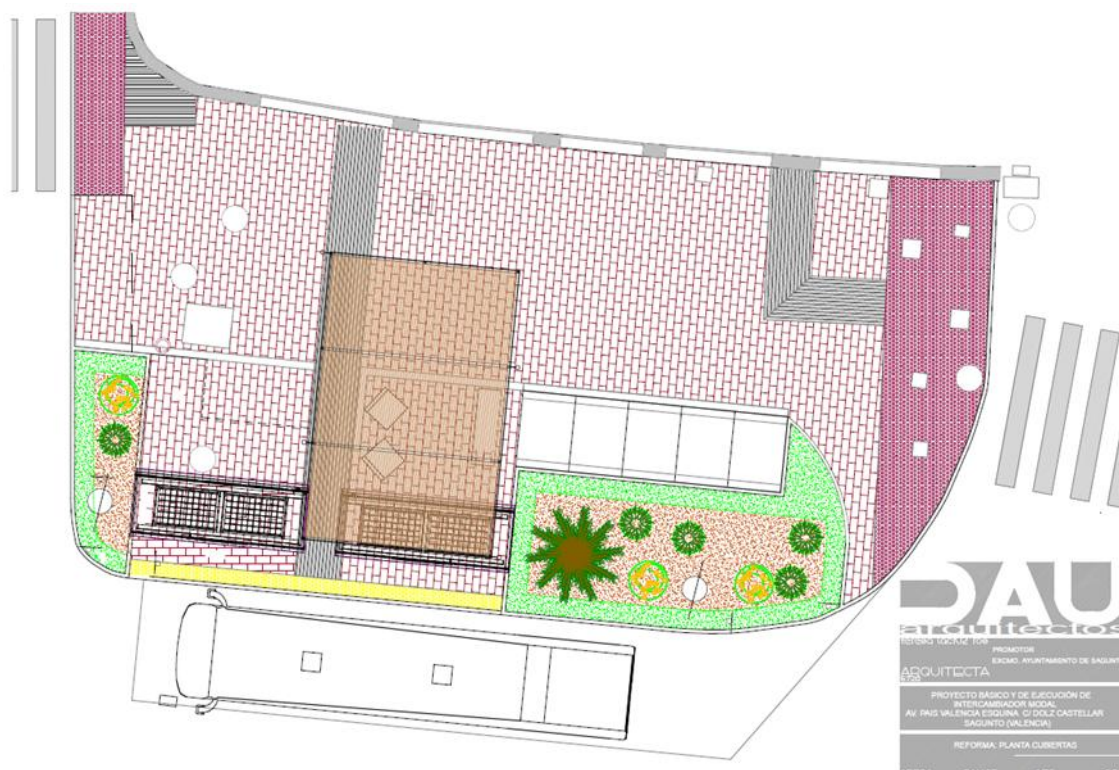
El objetivo es dotar de una red de puntos de recarga de vehículo eléctrico en la vía pública y mejorar la cobertura para la recarga de vehículos eléctricos en el ámbito territorial del municipio con el fin de fomentar la movilidad eléctrica como instrumento esencial de sostenibilidad ambiental. El 100% del suministro eléctrico a partir de dichos puntos de recarga garantizado será en cualquier caso de origen renovable.

Se adjunta link al concurso público correspondiente (Concesión demanial del uso privativo del espacio público urbano para la instalación, mantenimiento y explotación de una red pública de recarga de vehículos eléctricos en el municipio de Sagunt).

https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink%3Adetalle_licitacion&idEvl=%2BURRyA4CtZEzjChw4z%2FXvw%3D%3D

CENTRO DE INTERCAMBIO MODAL

Este proyecto prevé la ejecución de las obras que transformarán el espacio público delimitado por el carrer d'En Dolz de Castellar, l'avinguda País Valencià, el acceso a la gasolinera y la edificación residencial existente, en un espacio de intercambio modal con área de descanso y espera y estacionamiento para bicicletas y VMP, que articulará la red ciclopeatonal con la red de transporte urbana e interurbana de Sagunt (Metrobús y Renfe).



INSTALACIÓN DE PANELES SOLARES EN EDIFICIOS PÚBLICOS

La actuación persigue la instalación de placas solares en cubiertas de edificios de gestión de la actividad turística.

ELIMINACIÓN DE BARRERAS ENTORNOS PARADAS AUTOBÚS

De manera progresiva se están ejecutando las obras necesarias para que las paradas de autobús se ajusten a la normativa de accesibilidad, para ello se están eliminando las barreras urbanísticas existentes en el entorno, haciendo las ampliaciones pertinentes de espacios adyacentes e implantado pavimento táctil indicador.

En el caso de que la parada de autobús coincida con el trazado de un carril bici, se seguirán las recomendaciones de la Guía de recomendaciones para el diseño de infraestructura ciclista editada por el MITMA en el año 2023.



INSTALACIONES FOTOVOLTAICAS

EN el marco del Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del municipio de Sagunt – Horizonte 2030 (PACES) está prevista la instalación de paneles fotovoltaicos en la cubierta de equipamientos municipales como son el pabellón deportivo René Marigil de Sagunt y pabellón deportivo del Puerto de Sagunt, así como centros educativos como el CEIP Tierno Galván.



RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA AUTÓCTONA EN EL ENTORNO DEL PUERTO

La restauración paisajística autóctona en las inmediaciones de la Ciudad Jardín de La Gerencia consiste en una intervención para recuperar los ecosistemas naturales y la biodiversidad local. Para ello, la actuación aprovechará medidas específicas para recuperar especies vegetales autóctonas y eliminar especies invasoras que afectan al entorno natural.

PMR – APP Y PLATAFORMA DE GESTIÓN

Proyecto piloto que comprende la programación y puesta en servicio de una APP gratuita a través de la cual, las personas usuarias podrán saber la ubicación de las plazas PMR en destino, informar de incidencias y realizar sugerencias. Adicionalmente, tendrá la funcionalidad de plataforma de gestión municipal.

Las propuestas aquí planteadas tienen una relación directa con los objetivos propuestos para el proyecto de ZBE de Sagunt. Así, se presenta, a continuación, una tabla donde se indica en qué objetivo impacta cada una de las propuestas:

OBJETIVOS		ACTUACIÓN
MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE	Actuaciones que de forma directa impactan en la mejora de la calidad del aire al reducir el número de vehículos que circulan por el municipio de Sagunt	Proyecto Servicio público de transporte de viajeros
		Morvedre ruta compartida
		Proyecto adecuación red ciclopeatonal
		Pacificación de entornos escolares
		Centro de intercambio modal
		Movilización de flujos turísticos de forma sostenible
		Ordenación y regulación de aparcamiento - ORA
MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO	Impulsar el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles	Proyecto Servicio público de transporte de viajeros
		Morvedre ruta compartida
		Proyecto adecuación red ciclopeatonal
		Centro de Intercambio modal
		Movilización de flujos turísticos de forma sostenible
		Ordenación y regulación de aparcamiento - ORA
	Mejora de la accesibilidad urbana	Pacificación entornos escolares
		Eliminación de barreras en los entornos de las paradas de autobús
	Mejora de la seguridad vial	PMR APP y plataforma de gestión
		Pacificación entornos escolares
	Aumentar la resiliencia urbana/ el verde urbano	Instalación de paneles solares en edificios públicos
		Instalaciones fotovoltaicas
		Restauración paisajística autóctona en el entorno del Puerto
Fomentar la electromovilidad	Infraestructuras de estaciones de recarga pública para vehículos eléctricos	

6.4. Análisis de alternativas

En el contexto de la implementación de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), es necesario llevar a cabo un análisis de las posibles alternativas para asegurar la efectividad y legalidad de las medidas propuestas. El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, exige que se justifique la conformidad de las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento, así como cualquier excepción establecida. En particular, es necesario demostrar que las medidas cumplen con el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen jurídico del sector público, el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la unidad de mercado, y el artículo 6 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales. Este análisis garantizará que las restricciones sean justas, proporcionadas y compatibles con el marco legal vigente.

Así, el objetivo principal ha sido evaluar y comparar diferentes alternativas, en base a:

- Alternativas no normativas
- Alternativas normativas. Prohibiciones de acceso
- Alternativas normativas. Tasas de acceso

Y todo ello garantizando la coherencia necesaria en el ámbito metropolitano, tal y como se ha mencionado en el punto 3.5 (Coherencia metropolitana) del presente proyecto.

Alternativa no normativa

La alternativa de naturaleza no normativa supone no desarrollar el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y apoyarse en otro tipo de instrumentos no vinculantes o actuaciones para lograr alcanzar el objetivo de mejorar la calidad del aire de Sagunt.

Aunque posiblemente muchas de las actuaciones de mejora tendrían un impacto positivo sobre la calidad del aire (ver impacto de las actuaciones propuestas sobre los objetivos, descrito en el punto 7.1), se estaría incumpliendo un deber legal al que está obligado el

Ayuntamiento de implantar una Zona de Bajas Emisiones, según dicta el artículo 14.3 de la Ley 7/2021.

Alternativas normativas. Tasas de acceso

Las restricciones de acceso y circulación pueden realizarse y gestionarse mediante el pago de una tasa. Es el conocido como peaje urbano, implantado con éxito en ciudades como Singapur, Londres o recientemente Nueva York. La tasa a pagar está relacionada con el nivel de emisiones del vehículo.

Aunque los peajes urbanos han funcionado con éxito en estas grandes ciudades donde se han implantado, no existen en ciudades medias o pequeñas como Sagunt. Además, aunque obedece de manera clara al principio de “quien contamina paga” satisfaciendo el principio de proporcionalidad, ajustando la tasa al nivel de emisiones del vehículo, legalmente sería de complicada implantación en España. De acuerdo con el artículo 128.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los reglamentos y disposiciones administrativas no podrán establecer “tributos, exacciones parafiscales u otras cargas o prestaciones personales o patrimoniales de carácter público”. Es por ello que, siendo las tasas una modalidad de tributo, su imposición a través del desarrollo de la correspondiente Ordenanza Fiscal requeriría de la previa aprobación del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Alternativas normativas. Prohibición de acceso

Las restricciones de acceso y circulación también pueden realizarse y gestionarse mediante la prohibición de acceso. En este caso las restricciones se entienden en el sentido de limitaciones absolutas o prohibiciones y, por lo tanto, se establece una tipificación de infracciones y las correspondientes sanciones, en este caso las establecidas en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Las prohibiciones de acceso son comunes en España desde hace tiempo, sobre todo en centros históricos, donde para regular el tráfico solo se permite el acceso a residentes y otras excepciones. En este sentido, la prohibición de acceso relacionada con la ZBE se basará en la restricción de acceso según clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones, tal y como ya han empezado ciudades como Barcelona o Madrid.

Alternativa propuesta

A la vista del análisis de alternativas realizado resulta que, legalmente, la implantación de zonas de bajas emisiones con restricciones absolutas (prohibiciones) de acceso, circulación y estacionamiento regulado a los vehículos más contaminantes es la alternativa viable.

Así, la ZBE de Sagunt se regulará mediante la prohibición de acceso, circulación y estacionamiento a las zonas delimitadas. Esta prohibición se regulará mediante:

- Etiqueta ambiental de la DGT.

Así, para ser coherentes con las restricciones impuestas por la ciudad central del área metropolitana, Sagunt planteará las mismas restricciones que las impuestas en la ciudad de València, es decir, restringir el acceso a los vehículos y de uso particular sin etiqueta ambiental en los anillos externos de Sagunt y el Port.

Por otro lado, los anillos internos del Centro Histórico y del Frente Marítimo del Port responden a criterios y necesidades locales en las que se implantan otro tipo de controles y alternativas que regulan la entrada a vecinos, comerciantes y otros vehículos en zonas especialmente sensibles como los núcleos históricos de ambos núcleos. El acceso a la ZBE del Centro Histórico solo se permitirá a residentes, autorizados y vehículos con

etiqueta ambiental cero. Por su parte, en el anillo interno del Port de Sagunt (Frente Marítimo), el acceso se restringe a vehículos empadronados en el municipio, autorizados y etiqueta ambiental cero.

- Restricciones horarias.

El acceso, circulación y estacionamiento en las zonas delimitadas como Zonas de Bajas Emisiones de Sagunt estarán activas las 24 horas al día siete días a la semana, excepto la ZBE correspondiente al anillo interior del Puerto (Frente Marítimo) que operará en temporada estival, del 15 de junio al 15 de septiembre.

6.5. Justificación del ámbito territorial de la ZBE de Sagunt

El Ayuntamiento de Sagunt plantea la implantación de una zona de bajas emisiones que dé respuesta a la estructura territorial y de movilidad existente en el municipio, de tal modo que se beneficie a los dos núcleos urbanos principales: Sagunt y el Port. Para ello, se plantean dos ZBE, una en cada zona urbana, compuestas por dos anillos cada una de ellas.

La ZBE delimitada por los anillos externos de Sagunt y Puerto tendrá como objetivo mejorar la calidad del aire a través de restricciones de acceso a todos los vehículos sin etiqueta ambiental, para poder fomentar el trasvase modal hacia modos más sostenibles (principalmente el transporte público) y la calidad del espacio público urbano.

Se plantea una implantación progresiva afectando, en la primera fase, a vehículos sin etiqueta ambiental de fuera de la provincia de Valencia y, en una segunda fase, a vehículos sin etiqueta ambiental de fuera de la comarca.

Por lo que a los anillos internos de Ciutat Vella y Frente marítimo se refiere, las restricciones se fundamentan en la incapacidad espacial para poder estacionar más vehículos y la consecuente dificultad para ganar espacio público urbano para mejorar otros usos más sociales. Hay que remarcar que, en el Frente Marítimo, la dificultad para estacionar solo se da en la época estival.

Así, en la propuesta de anillo interno de la Zona de Bajas Emisiones de Ciutat Vella, el acceso solo se permitirá a residentes, autorizados y vehículos con etiqueta ambiental cero. Por su parte, en el anillo interno del Port de Sagunt (Frente Marítimo), el acceso se restringe a vehículos empadronados en el municipio, autorizados y etiqueta ambiental cero.

Adicionalmente a las restricciones implantadas en cada ámbito y tal y como desarrollará la Ordenanza municipal reguladora de la zona de bajas emisiones del municipio de Sagunt, se solicita incluir como excepciones:

- Vehículos de servicios esenciales y de emergencia (ambulancias, policía, bomberos, defensa, protección civil y salvamento)
- Vehículos calificados como históricos según lo previsto en el Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos, con el número máximo de accesos puntuales al año fijados en el artículo 2 apartado 9 del mismo Real Decreto.
- Vehículos que transportan personas titulares de una tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida
- Vehículos vinculados a una actividad económica
- Vehículos de familias numerosas
- Vehículos de familias con menores de 3 años
- Vehículos que transportan mujeres embarazadas

- Vehículos de personas con movilidad reducida temporal
- Accesos puntuales

Como se ha introducido en el punto 2.5 (Propuesta de Zona de Bajas Emisiones) la delimitación propuesta se implantará en 4 fases:

- Fase 1: Primer anillo interno de Sagunt. Implantación a finales del año 2025.
- Fase 2: Primer anillo interno en Port de Sagunt. Año 2027
- Fase 3: Implantación de los dos anillos externos. Año 2028
- Fase 4: Modificación de las restricciones en los anillos exteriores. Año 2030

De forma acumulativa, cada una de las fases contendrá la siguiente delimitación:



Fase 1 de implantación de la ZBE de Sagunt.



Fase 2 de implantación de la ZBE de Sagunt.



Fase 3 de implantación de la ZBE de Sagunt.

La fase 4 no implica ninguna modificación de la delimitación respecto a la Fase 3, simplemente se modifica los criterios de gestión (ver capítulo 8 del presente Proyecto de Zonas de Bajas Emisiones de Sagunt).

6.6. Mejora de la calidad del aire y de la mitigación de emisiones GEI

Los objetivos de emisiones, principalmente de gases de efecto invernadero (GEI), buscan mitigar el cambio climático y se establecen a nivel internacional, por la Unión Europea (UE) y por los distintos estados miembros, incluido España, con metas a corto, mediano y largo plazo, siendo 2050 el horizonte para la neutralidad climática. En materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la Unión Europea ha asumido para el año 2030 un objetivo de, al menos, un 55% menos de emisiones netas de gases de efecto invernadero en comparación con 1990.

Según el Artículo 8. Requerimientos de las Zonas de Bajas Emisiones en materia de cambio climático, impulso del cambio modal y eficiencia energética, del RD 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, las entidades locales deberán definir objetivos para 2030 medibles y cuantificables de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en las ZBE, de modo coherente con los objetivos establecidos en el PNIEC, en particular, con el objetivo de reducción de la utilización del vehículo privado motorizado frente al resto de modos de transporte.

En este sentido, el apartado 6 del presente proyecto de Zonas de Bajas Emisiones se han establecido unos objetivos que, claramente, pretenden alcanzar estos objetivos. El reparto modal en vehículo privado debe pasar del 48% actual al 30%. Esta reducción del uso del vehículo privado, ambiciosa, debe producirse aumentando ligeramente los desplazamientos a pie (pasando del 42% al 50% y para ello es necesario que los nuevos desarrollos previstos en Sagunt potencien los usos mixtos y una movilidad de proximidad), los desplazamientos en bicicleta y VMP (pasando del 1% al 5%, y esto se puede dar ya que Sagunt está creciendo y, con ello, los desplazamientos en bicicleta pueden empezar a ser más competitivos que el ir a pie o en coche) y, sobre todo, por el aumento del transporte público, que debe ser el eje central de la mejora de la movilidad urbana, llegando a alcanzar un reparto modal del 12% (doblar su cuota actual).

Por otro lado, se ha calculado que, actualmente, el tráfico emite en Sagunt 1,36 toneladas/día de CO₂. Estas emisiones se reducirán con la implantación de la ZBE y por la puesta en funcionamiento de las demás propuestas de movilidad. Principalmente por:

- Reducción del reparto modal en vehículo privado en un 18%
- Aumento del parque de vehículos eléctricos en 2,6 puntos porcentuales en los próximos 5 años.

Por su parte, los objetivos de calidad del aire buscan controlar, mitigar y prevenir la emisión y concentración de contaminantes en la atmósfera, con el fin de proteger la salud humana, los ecosistemas y el medio ambiente en general. Para ello, la legislación vigente determina los valores límite para la concentración de contaminantes en el aire. Como se ha visto, en Sagunt, ninguna de las tres estaciones de ámbito urbano supera los límites establecidos por la legislación vigente.

Ahora bien, como se ha indicado en el apartado 6 de objetivos, además de no superar los valores límite, se pretende también mejorar los valores registrados actualmente, ya que estos son los que afectan a la salud de la población. Si para el cálculo de emisiones GEI se tenía en cuenta la emisión es la cantidad de sustancia contaminante liberada a la atmósfera desde una fuente específica (vehículos circulando por Sagunt), en este caso se tendrá en cuenta la inmisión, es decir la concentración de esos contaminantes en un punto determinado del aire, que es lo que finalmente afecta a la salud de las personas.

Por ello, en este caso las actuaciones de ámbito local o micro, como la implantación de la ZBE, tienen un impacto directo en la mejora de la calidad del aire, Así, y según se ha establecido en los objetivos detallados en el apartado 6, la contaminación atmosférica se reducirá al reducirse el tráfico con la implantación de la ZBE en sus diferentes fases:

- Año 2025. Reducción del tráfico del 15% en el interior del primer anillo de Sagunt (Ciutat Vella).
- Año 2027. Reducción del tráfico del 20% en la avenida del Mediterráneo (Anillo interno del Port, Frente Marítimo)
- Año 2028. Reducción del número de desplazamientos externos (de otras provincias) en vehículo privado de un 5%. Implantación de los anillos externos de la ZBE de Sagunt y el Port.
- Año 2030. Reducción del número de desplazamientos externos de fuera de la comarca en vehículo privado de un 10%

7. SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO

Las restricciones de acceso, circulación y aparcamiento de la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt se controlarán de manera diferenciada. Por un lado, con equipos que permitirán controlar los accesos y la circulación y, por otro, la propia gestión de la ORA, el contrato de la cual integrará la gestión del estacionamiento dentro de la ZBE municipal.

7.1. Control de acceso y circulación

El control de accesos y circulación en las ZBE municipales se realiza mediante la combinación de los siguientes componentes esenciales:

- Conjunto de equipos ubicados en vía pública que controlan acceso y circulación a ZBEs:
 - Puntos de control de paso de vehículos equipados con cámaras de lectura automática de matrículas.
 - Paneles de información variable
 - Plataforma de gestión y control alojada en un servidor Cloud.

- Vehículo móvil con punto de control compuesto por un total de 2 cámaras LPR/OCR de lectura de matrículas.

Diariamente se generará una lista blanca que contendrá el total de vehículos autorizados y se cargará en los diferentes puntos de control. Los datos de todos aquellos vehículos que no formen parte de la lista y accedan a la ZBE serán procesados para generar la remesa de denuncias que se remitirá a Policía Local como responsable del procedimiento sancionador.

Existirán tres listas de vehículos autorizados correspondientes a:

- Anillos externos de Sagunt y Port (tendrán una lista blanca común)
- Anillo interno de la ZBE del Port – Frente Marítimo
- Anillo interno ZBE Ciutat Vella.

Se entiende por lista blanca un conjunto de vehículos que, por el mero hecho de formar parte de tal lista, quedan exentos de cualquier posible sanción, siempre y cuando el vehículo conserve las condiciones que lo hacen merecedor de constar en la susodicha lista; en el momento en el que el vehículo deje de cumplir las condiciones requeridas se dará de baja de la lista blanca y a partir de ese momento el vehículo deja de estar exento, con lo que podrá ser objeto de una propuesta de sanción si así procede.

El control mediante los medios automáticos descritos se realiza sin perjuicio de las facultades asignadas a Policía Local y del cumplimiento de la normativa vigente en materia de captura y uso de imágenes y de protección de datos de carácter personal.

Equipos de control de acceso

Se ha tratado de optimizar la infraestructura y ampliarla de manera que complemente a la ya existente, que en la actualidad es:

- ZBE Ciutat Vella: 5 cámaras, ya existentes
- ZBE anillo externo de Sagunt: 6 equipos nuevos que hay que implementar. (pendiente consensuar con policía)
- ZBE anillo externo Port: 6 equipos nuevos que hay que implementar. (pendiente consensuar con policía)

Las cámaras de reconocimiento matrículas (LPR) que se instalarán (contrato de suministros ya adjudicado) tienen las siguientes características mínimas:

Sensor de imagen:	Sensor: 1/1.8"
Resolución máxima:	4Mpix
Iluminación mínima:	0 Lux
Iluminación infrarroja:	LEDs IR(50 m)
Lente:	Motorizada 8~32 mm Autofocus
Compresión:	H.265+ / H265 /H.264+ / H264 / MJPEG
Vídeo Bit Rate:	32 Kbps ~ 16 Mbps
Tasa Main Stream:	1080p / 720p (1 ~ 50 FPS)
Tasa Extra Stream:	D1 / CIF (1 ~ 25 FPS)
Mejoras de imagen:	WDR (140 dB), BLC, 3D-NR, AWB, Privacy Masking, ROI
Día / Noche:	Filtro mecánico ICR removable
Almacenamiento interno:	Tarjeta MicroSD mínimo 512 GB con un mínimo de 1300TB de reescritura durante su vida útil. Temperatura de funcionamiento de -20°C a 85°C
Interfaz de red:	Ethernet 10/100/1000M BaseT 1 RS485
Alarmas:	2 entradas / 2 relay
Acceso remoto:	Navegador Web, App Smartphone
Interoperabilidad:	ONVIF, PSIA, CGI
Alimentación:	DC 12 V / 1 A, PoE IEEE802.3af
Grado de protección:	Impermeable IP67 Antivandálica IK10
Temperatura Funcionamiento:	-30° C ~ +60° C

*Características mínimas de las cámaras de reconocimiento de matrículas .Fuente:
Ayuntamiento de Sagunt*

Dentro de las ZBE podrán circular los vehículos que cumplan las condiciones definidas en el punto Alternativa propuesta dentro del apartado “Análisis de alternativas” del punto 7. Medidas de mejora de la calidad del aire y mitigación de emisiones de cambio climático.

En cada uno de los accesos se instalará la señalización vertical aprobada por DGT junto a cartel complementario indicador vehículos autorizados, en el que deberá quedar claramente explicado el ámbito al que hace referencia la prohibición (fuera de la provincia y comarca en anillos exteriores).

7.2. Control del estacionamiento

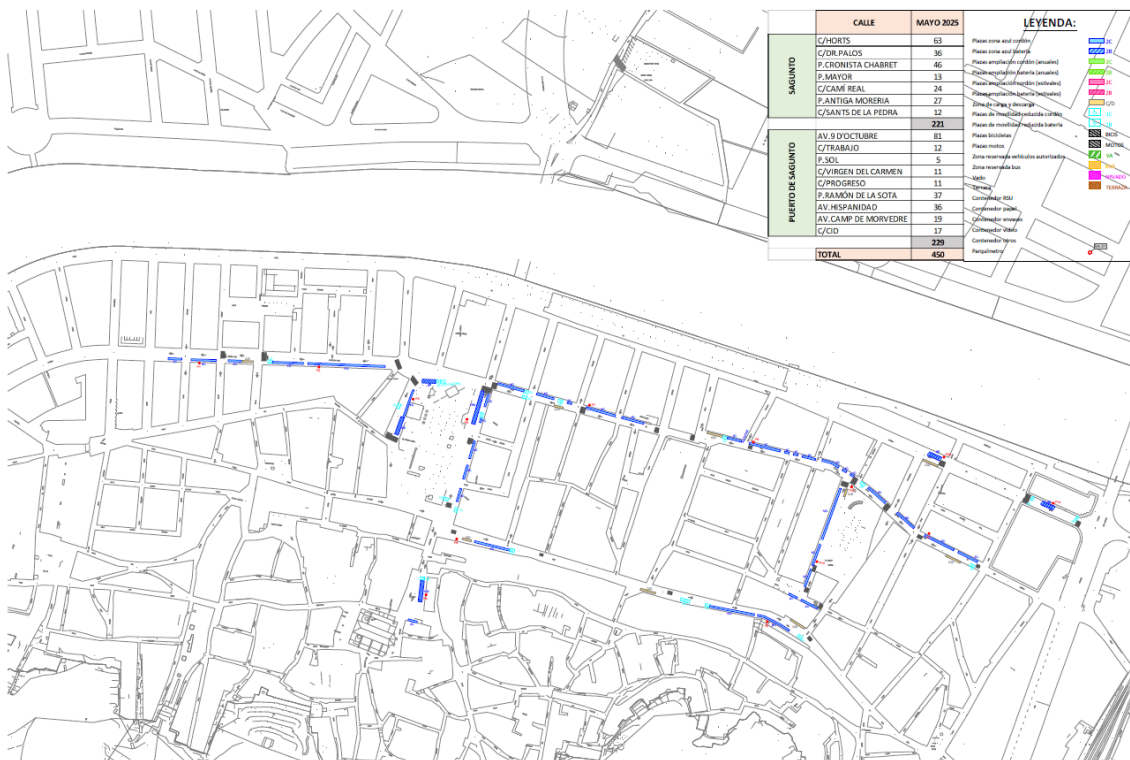
Dentro del área donde se implantarán las ZBE Sagunt y Port, se cuenta con aparcamiento regulado, libre, plazas para personas con movilidad reducida, zona de carga y descarga y motos.

Existe, en la actualidad, 450 plazas de aparcamiento regulado en los anillos externos de las ZBE de Sagunt y Port. Hay 221 plazas en Sagunt (principalmente a lo largo del eje de la calle dels Horts y Dr. Palos) y 229 plazas en el Port (mayoritariamente en la avenida 9 de Octubre y avenida de la Hispanidad).

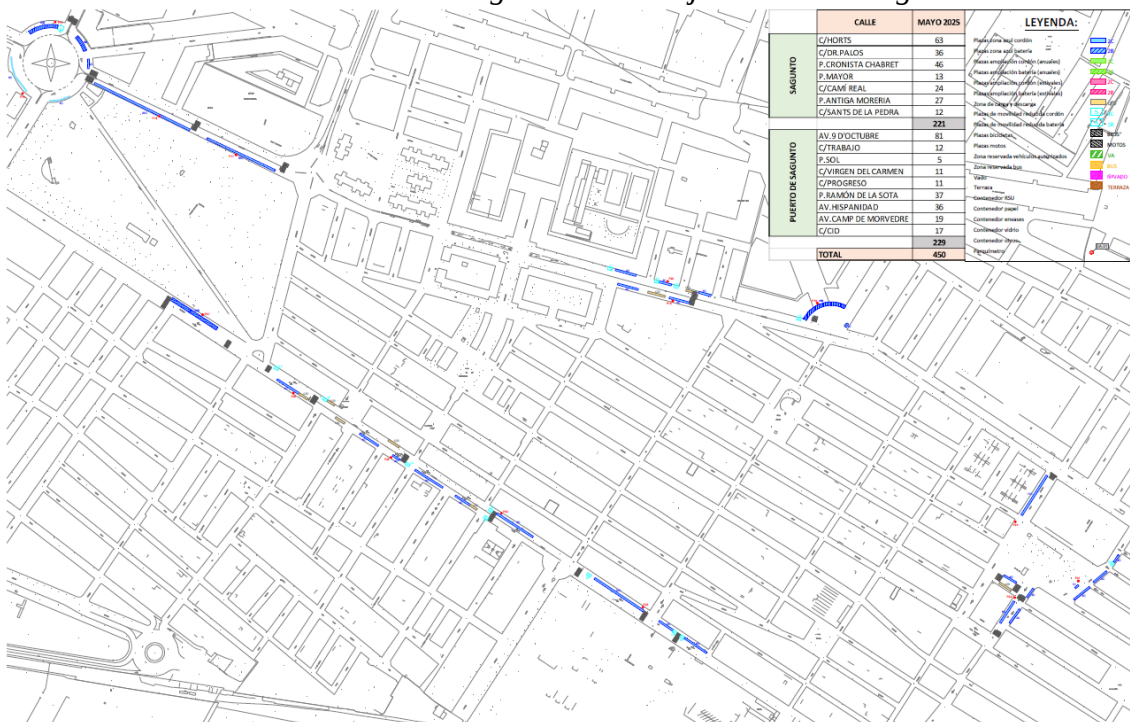
Las plazas de estacionamiento reguladas como ORA (zona azul), tienen las siguientes características:

- Mínimo 20 minutos: 0,20 céntimos de euro
- 1 hora: 0,55 céntimos de euro (0,80 céntimos de euro)
- Máximo: 2 horas
- Anulación de denuncia: 3,5 euros

La ubicación de plazas actuales es la siguiente:



Zona ORA actual en Sagunt. Fuente: Ajuntament de Sagunt



Zona ORA actual en el Port. Fuente: Ajuntament de Sagunt

En los aparcamientos públicos situados en el perímetro de las ZBE del Port y Frente Marítimo, como son Sants de la Pedra o Sol, podrán aparcar los vehículos no autorizados a entrar en la ZBE, sin que el acceso a los mismos genere sanción.

8. ANÁLISIS JURÍDICO DE LA ZBE

8.1. Naturaleza jurídica de la ZBE de Sagunt

Una Zona de Bajas Emisiones es “*el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente*”.

Una zona de Bajas Emisiones tiene por finalidad “*contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana, impulsando una movilidad más sostenible e inclusiva con menor impacto en la calidad del medio ambiente sonoro, fomentando la movilidad activa y la recuperación del espacio público y promoviendo la mejora de la seguridad vial y la pacificación del tráfico*”.

Por ello, y por primera vez, se establece una clara relación entre movilidad y salud pública y, por lo tanto, hay que tener en cuenta tanto la legislación estatal específica para las Zonas de Bajas Emisiones como la relativa a calidad del aire.

A nivel nacional, la **Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera**, y su desarrollo reglamentario, han servido hasta la fecha como norma básica para enmarcar la respuesta a los problemas de la contaminación atmosférica, y han hecho posible importantes mejoras en las emisiones de la mayoría de los contaminantes atmosféricos, así como en la calidad del aire.

El **Real Decreto 39/2017, de 27 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire** y el **Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos**, son los principales decretos que desarrollan la ley y permiten trasponer al derecho nacional las diferentes directivas europeas relacionadas (Directiva 2016/2284 o Directiva 2015/1480, por ejemplo).

En este punto es importante indicar que el 14 de octubre de 2024, el Consejo de la UE adoptó formalmente una directiva por la que se establecen normas actualizadas sobre la calidad del aire en toda la UE, fortaleciendo los estándares de calidad del aire para mejorar la salud de las personas (**PE-CONS 88/24**). La directiva revisada establece nuevos estándares de calidad del aire para los contaminantes que se alcanzarán de aquí a 2030 y que están más estrechamente alineados con las directrices de calidad del aire de la OMS. Esos contaminantes incluyen, entre otros, partículas PM10 y PM2,5, dióxido de nitrógeno y dióxido de azufre, todos conocidos por causar problemas respiratorios. Los Estados miembros tendrán dos años para trasponer esta directiva a la legislación nacional.

Por otro lado, pero estrechamente ligado a las directrices de calidad del aire, se aprueba **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**. Una de las medidas incluidas en esta norma es precisamente que a partir de 2023 se extienda a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes la delimitación de Zonas de Bajas Emisiones (en adelante, ZBE) con acceso limitado a los vehículos con más emisiones contaminantes. En este sentido, esta Ley obliga antes del 2023 a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes, a los territorios insulares y a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen unos valores límites de los contaminantes legalmente establecidos, a adoptar Zonas de Bajas Emisiones urbanas como medida

esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía de estos grandes centros urbanos.

Finalmente, el **Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones**, tiene por objeto regular los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Y, por último, la **Ordenanza municipal reguladora de la ZBE** es el marco jurídico que define la ZBE en Sagunt. La Ordenanza regulará, entre otros aspectos, el ámbito de aplicación y su alcance, las restricciones, excepciones y posibles moratorias de los vehículos afectados, el plazo de entrada en vigor y los derechos y obligaciones de los usuarios. Por tanto, regulará las medidas de aplicación a la ZBE y las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento.

8.2. Competencia

Conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establezca la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.

La competencia para el establecimiento y regulación de las ZBE mediante la aprobación de la Ordenanza municipal reguladora de la ZBE viene atribuida por:

- a) Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo art. 14.3,a) impone la obligación de establecer las ZBE a determinados municipios de más de 50.000 habitantes, como es el caso del Municipio de Sagunto.
- b) El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas, para establecer la restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos ambientales y para el cierre de determinadas vías.

8.3. Potestad administrativa

Las potestades administrativas que se derivan de la implantación de las ZBE son las siguientes:

- Potestad para dictar reglamentos u otras disposiciones, el presente proyecto forma parte como anexo de la ordenanza municipal que regula el funcionamiento de las ZBE, concretamente las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento en el ámbito ZBE.
- Potestad sancionadora. El incumplimiento de las restricciones de acceso implica la aplicación del Régimen sancionador previsto en el Título V del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Según consta en el artículo 10 del RD 1052/2022, se deberá informar a:

- DGT y autoridades competentes en materia de tráfico sobre el contorno de las ZBE, horarios y vehículos permitidos.

9. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y al órgano autonómico competente en materia de medio ambiente sobre las ZBE establecidas, incluyendo como mínimo: delimitación y superficie ZBE, medidas adoptadas, calendario de desarrollo y resultado de los indicadores obligatorios de cumplimiento.

10. MEMORIA ECONÓMICA

10.1. Análisis del impacto presupuestario y económico de la ZBE en las entidades locales

Tal y como se ha visto en el apartado 9, Análisis Jurídico de la naturaleza de las ZBE, la implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una exigencia legal, y, por tanto, es imprescindible su ejecución. Además de ser obligatorio, su puesta en marcha comporta unos beneficios no tangibles sociales y de salud que compensan ampliamente los costes del sistema y, por lo tanto, no se puede justificar su viabilidad económica con un estudio al uso, sobre todo por la dificultad que implica valorar económicamente los ingresos generados por la ZBE (en este caso los beneficios sociales y de salud).

Como indica el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Sagunt se supeditará al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Dicho artículo establece que cualquier actuación que afecte a los gastos o ingresos públicos presentes o futuros debe ser analizada en función de su impacto económico y su viabilidad financiera, garantizando que no genere desequilibrios presupuestarios en la administración local.

Tal y como indica el artículo 4 de la citada norma, en su redacción dada por la Ley Orgánica 6/2015, de 12 de junio, se entenderá por sostenibilidad financiera la capacidad para financiar compromisos de gasto presentes y futuros dentro de los límites de déficit, deuda pública y morosidad de deuda comercial conforme a lo establecido en esta Ley. Se entiende que existe sostenibilidad de la deuda comercial, cuando el periodo medio de pago a los proveedores no supere el plazo máximo previsto en la normativa sobre morosidad. Para el cumplimiento del principio de sostenibilidad financiera las operaciones financieras se someterán al principio de prudencia financiera.

Asimismo, según el artículo 129.7 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, toda iniciativa normativa que suponga una carga financiera para el sector público debe valorar sus repercusiones económicas y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

El Ayuntamiento de Sagunt, con un presupuesto de 97.918.425,60 en el ejercicio 2024, cuenta con una situación financiera saneada, lo que le permite abordar la implementación progresiva de la ZBE sin comprometer su estabilidad presupuestaria ni su capacidad operativa.

La implantación de la ZBE supone una serie de gastos para el municipio, tanto en su fase inicial de puesta en marcha como en su mantenimiento a medio y largo plazo.

Coordinación, gestión y seguimiento

Esta partida incluye el coste de personal municipal dedicado a la Dirección y coordinación proyecto ZBE así como a la Tramitación y seguimiento de contratos asociados a la ZBE.

- Coordinación, gestión y seguimiento: 24.000€

Implantación

Estructura tecnológica

Se encuentra en ejecución actualmente el contrato mixto de suministro y servicios denominado “Suministro, instalación y mantenimiento de hardware y software del sistema de video cámaras para la gestión y control de tráfico en el municipio de Sagunto”. Dicho contrato ha sido adjudicado por 67.500€ (IVA incluido) e incluye la instalación de 29 cámaras, hardware y software, así como el mantenimiento durante 4 años. También incluye la instalación de las estaciones de calidad el aire.

- Suministro, instalación y mantenimiento de hardware y software del sistema de video cámaras. Contrato vigente. 67.500€
- Suministro, instalación y mantenimiento de hardware y software del sistema de video cámaras. Ampliación necesaria para la ZBE. 81.000€

Señalización vertical

- Señalización vertical. 5.000€

Campaña de comunicación

- 15.000€

Mantenimiento (Anual)

Los gastos de mantenimiento se dividen en gastos relacionados con el mantenimiento de equipos y señalización y los gastos relacionados con el personal, para los cuales se ha estimado un coste horario de 15 euros.

Mantenimiento de hardware y software del sistema de video cámaras.

- Incluido en el contrato de suministro

Mantenimiento señalización vertical

- Señalización vertical. 5.000€

Personal. Control, gestión y mantenimiento ZBE

- 2 Auxiliares administrativo tráfico y movilidad, 1 administrativo, 1 inspectora policía
- Tiempo dedicado: 8 meses (2 mes/año/persona): 20.000€

Evaluación (Anual)

Evaluación e indicadores de seguimientos

- Encuesta de movilidad (cada 4 años): 12.000 €. 3.000€ al año
- Aforos (cada 4 años): 6.000 €. 1.500€ al año
- Informe anual de evaluación: 80 horas. 1.200 €

Tramitación de sanciones (Anual)

Tramitación sanciones

- Policía local
- Oficial de Policía. 28 horas/mes. 5.040€

Atención ciudadana (Anual)

Personal. Tareas de Comunicación ciudadana

- Dep. tráfico. 1 Auxiliar administrativo tráfico y movilidad
- Tiempo dedicado: 3h/ semana: 2.340 €

De este modo, el presupuesto de implantación de la ZBE de Sagunt alcanzará los 168.500 euros, mientras que el coste anual de mantenimiento, gestión y evaluación ascenderá a 62.080 euros.

Concepto	€	Ejecuta
Coordinación, gestión y seguimiento (Anual)	24.000,00	
Dirección y coordinación proyecto ZBE	18.000,00	Ayuntamiento
Tramitación y seguimiento de contratos	6.000,00	Ayuntamiento
Implantación	168.500,00	
Estructura tecnológica. Contrato suministros	67.500,00	Contratista
Estructura tecnológica. Ampliación a ZBE	81.000,00	Contratista
Señalización	5.000,00	Contratista
Comunicación	15.000,00	Contratista
Mantenimiento (Anual)	25.000,00	
Mantenimiento cámaras. Contrato suministro	Incluido	Contratista
Señalización vertical	5.000,00	Contratista
Control, gestión y mantenimiento ZBE	20.000,00	Ayuntamiento
Evaluación (Anual)	5.700,00	
Encuesta (cada 4 años: 12.000€)	3.000,00	Contratista
Aforos (cada 4 años: 6.000€)	1.500,00	Contratista
Informe anual de evaluación	1.200,00	Ayuntamiento
Tramitación sanciones (Anual)	5.040,00	Ayuntamiento
Atención ciudadana (Anual)	2.340,00	Ayuntamiento

Presupuesto ZBR Sagunt

Por lo que a ingresos se refiere, se contemplan las siguientes partidas relacionados con la movilidad (no exclusivos de la ZBE):

Impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM)

- Presupuesto 2024: 3.220.000€
- Presupuesto 2025: 3.400.000€

Tasas de aparcamiento regulado/ tasa de estacionamiento de vehículos en la vía pública

- Presupuesto 2025: 120.000€
- Presupuesto 2025: 120.000€

Multas por incumplimiento/infracciones de tráfico

- Presupuesto 2024: 800.000€
- Presupuesto 2025: 800.000€

Ingresos (Anual, 2025)	€
Impuesto de vehículos de tracción mecánica	3.400.000,00
Tasas aparcamiento regulado	120.000,00
Multas por incumplimiento/infracciones de tráfico	800.000,00
Subtotal	4.320.000,00

A pesar de los ingresos relacionados con la movilidad, la ZBE de Sagunt se plantea como una actuación de carácter estructural, ambiental y social, cuyos principales beneficios no se traducen en ingresos económicos directos, sino en mejoras en la salud pública, el bienestar ciudadano, la calidad del aire y la mejora de la calidad urbana y por extensión, de vida.

Con todo, puede afirmarse que el Ayuntamiento de Sagunt dispone de capacidad financiera suficiente para abordar la implantación de la ZBE por su situación económica actual y por los costes e ingresos planteados.

De esta manera, se puede concluir que la implantación de la Zona de Bajas Emisiones cumple con las exigencias de los principios de estabilidad presupuestaria y

sostenibilidad financiera conforme al artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, y el artículo 129.7 de la Ley 39/2015.

10.2. Análisis de las consecuencias en la competencia y el mercado

Según el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, cualquier regulación debe considerar su impacto en la competencia y en la actividad económica, evitando distorsiones innecesarias.

Análisis del impacto en la competitividad y el mercado

En este contexto, la ZBE de Sagunt puede generar cambios (positivos o negativos) en la competitividad de las empresas, el comercio local y los patrones de consumo. Para evitar distorsiones en el mercado y conseguir que todas las empresas y personas de Sagunt se vean beneficiadas de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, se ha planteado un perímetro donde prácticamente toda el área urbana municipal queda englobada dentro de la ZBE.

Se identifica a continuación, los grupos que pueden verse afectados, positiva o negativamente, por la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt.

Grupos afectados	Indicadores	Grado de impacto
Propietarios particulares de vehículos motorizados sin distintivo ambiental	Cantidad de vehículos in distintivo en Sagunt: 6.211	Medio. Representan el 19,4% del parque de vehículos y la ordenanza regulará su grado de acceso.
Transporte público	Incremento en la demanda	Moderado. El objetivo es que, con la puesta en funcionamiento de la nueva concesión, el transporte público aumente la demanda y sea una alternativa eficaz para desplazarse por Sagunto.
Concesionarios de vehículos	Renovación de vehículos	Moderado. Cada año se matriculan en Sagunt cerca de 750 vehículos. Es de esperar que con la entrada en funcionamiento de la ZBE, además de los vehículos sin etiqueta, los que tienen etiqueta C registren unas ratios de sustitución mayor de los habitual.
Economía local	Aumento o disminución de las ventas	Bajo. Como la ZBE engloba la totalidad de la zona urbana municipal, no se esperan cambios significativos en la economía local.

Así, se espera que la ZBE de Sagunt tenga un impacto positivo en el aspecto económico de la competencia y el mercado, ya que revitalizará el ámbito urbano, no solo por la restricción de entrada de los vehículos más contaminantes sino también por las medidas complementarias propuestas, como el fomento de la movilidad peatonal y ciclista. En este sentido es importante la delimitación en dos anillos que se ha propuesto tanto en Sagunt como en el Port, donde las restricciones de acceso serán iguales para todas las personas en los anillos externos (todo el ámbito urbano municipal) y se reforzarán en los centros históricos con los anillos internos (Ciutat Vella y Frente Marítimo). Además, las

restricciones planteadas y descritas en el apartado 7 del presente proyecto, solo afectarán a los vehículos de uso particular.

La ZBE, junto a las mejoras de movilidad asociadas a su implantación, puede revalorizar el barrio, aumentando la calidad de vida de los residentes y mejorando la actividad comercial de proximidad. De esta manera, la ZBE de Ciutat Vella y Frente Marítimo deberá fomentar el comercio de barrio, reduciendo el número de locales vacíos y mejorando la calidad de vida de los residentes.

10.3. Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad.

Se tiende a asociar las restricciones de acceso o circulación de vehículos en determinadas áreas con un impacto negativo en las personas y, especialmente, a aquellas más vulnerables, como personas mayores o personas con problemas de movilidad. Este impacto supuestamente negativo, puede estar relacionado con la accesibilidad (problema para entrar o salir de mi casa) o económico (no poder disponer de un vehículo con distintivo ambiental que me permita el acceso).

Pero esta visión negativa de las restricciones de acceso y circulación está muy sesgada por el uso mayoritario que hacemos de los vehículos privados motorizados y cuando se analiza cómo están funcionando estas restricciones en otras ciudades se observa cómo, a través de la gestión (ya sea incluyendo a estos perfiles en las listas blancas, facilitando un bono gratuito de transporte público o subvencionando sus desplazamientos en las aplicaciones de carpooling), se garantiza el acceso a toda persona que lo necesite.

Por otro lado, tendemos a obviar los beneficios que aporta, y especialmente a los grupos de personas más vulnerables, la mejora de la calidad del aire de nuestras ciudades. Según el ranking de ciudades con mayor mortalidad relacionada con la contaminación del aire elaborado por el ISGlobal⁴, Sagunt ocupaba el lugar 314 de un total de 858 ciudades europeas analizadas. En este mismo ranking se contabilizan el número de muertes que se podrían evitar anualmente si Sagunt cumpliera con las recomendaciones de la OMS sobre calidad del aire. Concretamente, se podrían evitar 34 muertes prematuras al año relacionadas con las PM_{2,5} y 15 relacionadas con el NO₂.

Hay que poner de manifiesto que las afecciones (respiratorias, cardíacas...) relacionadas con la contaminación del aire afectan de forma más severa a niños y niñas y, sobre todo, a personas mayores. Por lo tanto, una de las consecuencias del establecimiento de una ZBE en Sagunt será la de mejorar la salud de las personas, reduciendo la circulación de vehículos.

A partir de estos comentarios, se presenta una tabla con perfiles de usuarios considerados vulnerables y como les puede afectar la implantación de la ZBE de Sagunt, teniendo en cuenta la accesibilidad, el coste y la salud.

⁴ <https://isglobalranking.org/es/ranking/espana#air>

Perfiles vulnerables	Accesibilidad	Coste	Salud
Personas con discapacidad física	La ordenanza reguladora de la ZBE debe permitir que las personas residentes con discapacidad física puedan acceder a su lugar de residencia. Por otro lado, la mejora del transporte público, con vehículos accesibles, así como las mejoras en el diseño urbano (accesibilidad universal) son elementos complementarios en el proyecto de ZBE que permitirán una mejor movilidad a las personas con discapacidad física o motora.		La mejora del espacio público urbano en las ZBE de Sagunt, permitirá que las personas con discapacidad física ganen autonomía, mejorando así su salud
Personas con discapacidad sensorial	La ordenanza reguladora de la ZBE debe permitir que las personas residentes con discapacidad física puedan acceder a su lugar de residencia. Por otro lado, la mejora del transporte público, con vehículos accesibles, así como las mejoras en el diseño urbano (accesibilidad universal) son elementos complementarios en el proyecto de ZBE que permitirán una mejor movilidad a las personas con discapacidad sensorial		La mejora del espacio público urbano en las ZBE de Sagunt, permitirá que las personas con discapacidad sensorial ganen autonomía, mejorando así su salud
Personas con discapacidad cognitiva	La mejora del transporte público, con vehículos accesibles, así como las mejoras en el diseño urbano (accesibilidad universal) son elementos complementarios en el proyecto de ZBE que permitirán una mejor movilidad a las personas con discapacidad sensorial		La mejora del espacio público urbano en las ZBE de Sagunt, permitirá que las personas con discapacidad cognitiva puedan desplazarse de manera autónoma y segura, mejorando así su salud
Personas mayores	La ordenanza de la ZBE de Sagunt regulará las condiciones de acceso a la ZBE, y evidentemente, tendrá en cuenta las necesidades de las personas mayores		La mejora del espacio público urbano en las ZBE de Sagunt, permitirá que las personas mayores vean mejoradas sus condiciones de caminabilidad. Además, la reducción del número de vehículos circulando mejorará la calidad del aire mejorando así a salud de los mayores.
Infancia			La mejora del espacio público urbano en las ZBE de Sagunt, permitirá mejorar no solo la autonomía infantil, sino la salud de los mismos al mejorarse la calidad del aire.
Personas con rentas bajas		La ordenanza determinará, en función del IPREM (índice empleado en España como referencia para la concesión de ayudas, subvenciones o el subsidio de desempleo) que rango se considera como rentas bajas y por lo tanto, se le permitirá acceder a la ZBE con un vehículo sin etiqueta ambiental	

11. ANÁLISIS DE IMPACTO SOCIAL, DE GÉNERO Y DE DISCAPACIDAD

El impacto que tendrá la implantación de la ZBE de Sagunt a nivel social, de género y de discapacidad será diferente según qué ámbito se analice. Por ello, el proyecto de Zonas de Bajas Emisiones de Sagunt lleva aparejadas una serie de actuaciones de mejora de la movilidad urbana, unas medidas que generan alternativas de desplazamiento como puede ser la mejora de la red de carril bici, la mejora de transporte público o la puesta en funcionamiento de aplicaciones que fomenten el carpooling, entre otras.

11.1. Impacto social

Entendemos por impacto social el efecto que la implantación de la ZBE de Sagunt tendrá en la sociedad y en las personas que la componen.

La delimitación propuesta de la ZBE de Sagunt no va a generar impactos sociales diferenciados, ya que esta va a abarcar prácticamente todo el ámbito urbano, tanto de Sagunt como del Puerto. De hecho, la ZBE propuesta abarca el 81,7% de la población de Sagunt, quedando excluido la población que vive en zonas dispersas y la población de l'Almardà.

En la siguiente tabla se muestra la población incluida en cada anillo, así como la población incluida por fases de implantación:

Delimitación ZBE	Población	%
1º Anillo Ciutat Vella	1.468	2,0%
2º Anillo Sagunt	14.795	20,6%
1º Frente Marítimo Port	6.986	9,7%
2º Anillo Port	35.394	49,3%
Total ZBE	58.643	81,7%
Total Sagunt	71.756	

Población beneficiada por la implantación de la ZBE por Zonas.

Delimitación ZBE	Población	Acumulado	% Pob
Fase 1. Anillo Ciutat Vella	1.468		2,0%
Fase 2. Anillo Frente Marítimo Port	6.986	8.454	11,8%
Fase 3. 2º Anillo Sagunt y Port	50.189	58.643	81,7%

Población beneficiada por la implantación de la ZBE por Fases.

Una vez analizado el porcentaje de población que se verá beneficiado de la ZBE, se pueden identificar los principales impactos sociales que se generarán:

Mejora de la Salud pública (calidad del aire y ruido)

La finalidad de la ZBE es contribuir a mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático, resultando en una mejora de la salud de la ciudadanía y la calidad de vida urbana. De esta forma, las limitaciones de acceso, circulación y estacionamiento previstas en Sagunt tendrán un impacto claro en la mejora de la salud de la práctica totalidad de la población municipal, al mejorarse la calidad del aire.

Mejora de las condiciones de movilidad

Otra mejora clara está relacionada con las condiciones de movilidad dentro de las ZBE propuestas en Sagunt. Estas mejoras no se darán solo por la implantación de la ZBE, sino que estarán muy ligadas a la implantación del resto de medidas complementarias y expuestas en el punto 7 del presente proyecto. Mejorar las condiciones de caminabilidad y accesibilidad, así como los servicios de transporte público, deben ser actuaciones prioritarias para alcanzar con éxito los objetivos planteados por la ZBE.

Mejora del comercio de proximidad

Esta mejora de la calidad de vida, alcanzada con la mejora de la calidad del aire y la mejora de la calidad urbana, deberá implicar una activación del comercio local, de proximidad, que permita reactivar económica y socialmente los distintos barrios de Sagunt.

Concienciación

En todo proyecto de movilidad, la concienciación es importante. Y no estamos hablando de información a los vecinos, que se desarrolla en el punto 13 del presente proyecto y que también es fundamental, sino en que la ZBE de Sagunt debe promover un cambio de mentalidad respecto a nuestra relación con el barrio y la ciudad y como nos desplazamos internamente. Poner en valor la salud pública (un elemento novedoso aún en el debate público), las actividades económicas de proximidad y enfatizar las ventajas del transporte sostenible en estas relaciones de movilidad. Todo ello, se debe conseguir con una actuación clara de la administración pública, trabajando decididamente por la mejora de los entornos urbanos. Por ello, es fundamental que no solo se hable de implantar la ZBE, sino que hay que poner en valor todo el trabajo propuesto y complementario desarrollado en el punto 7 del presente proyecto.

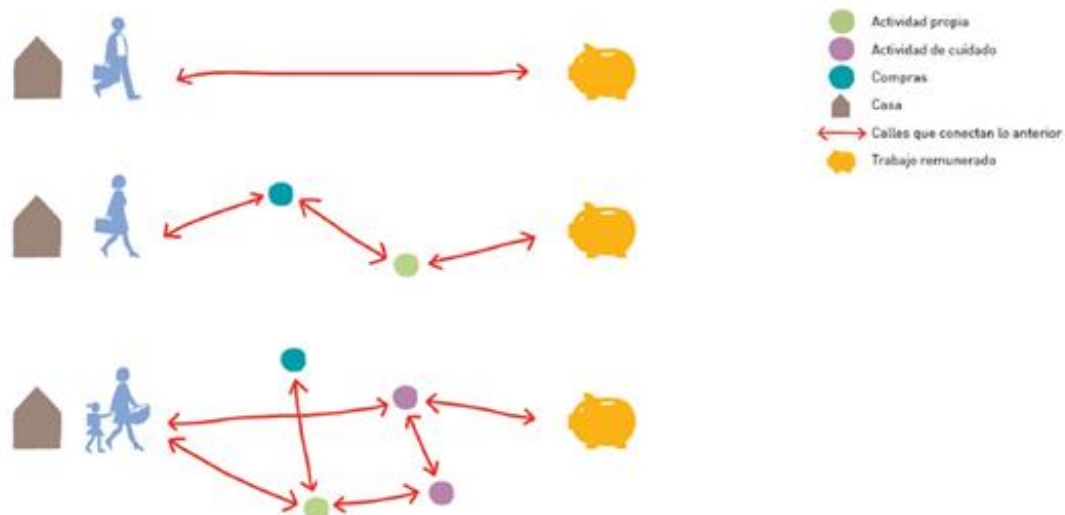
11.2. Impacto de género

Según datos de la encuesta de movilidad del área metropolitana de València realizada en 2017, el 41,3% de los desplazamientos internos que realizaban los residentes en Sagunto eran hechos por mujeres, pero en cambio, el 51,3% de la población saguntina son mujeres. Es decir que, a pesar de tener una población equilibrada entre hombres y mujeres, estas tienen unas ratios de movilidad más bajas, probablemente relacionado con las diferencias aun existentes en el mercado laboral y en las tareas diarias relacionadas con las curas.

Esto se ve claramente cuando se analiza el uso de los modos de transporte motorizados. De los 33.972 desplazamientos internos que se realizan como conductor de un vehículo privado motorizado, el 41,5% son realizados por mujeres. En cambio, si se analiza el porcentaje de desplazamientos que hacen las mujeres en vehículo privado motorizado como acompañante, este porcentaje asciende al 64%.

Estos parámetros no son una excepción de Sagunt, son unos patrones de movilidad generalizados en nuestras ciudades que reflejan unos roles diferenciados claramente por géneros.

La mujer, normalmente, realiza más desplazamientos de proximidad, más cortos y con una mayor variedad de motivos, mientras que los hombres suelen hacer menos desplazamientos, más largos y por menos motivos. Estos patrones de movilidad de las mujeres (más cortos y de proximidad) favorecen los desplazamientos a pie.



Fuente: Guia per la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible. ATM – Col·lectiu Punt 6.

Por todo ello, la creación de la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt tendrá un impacto de género positivo, sobre todo, teniendo en cuenta las actuaciones complementarias previstas en el apartado 7, entre las que hay que destacar:

- Adecuación de la red ciclopeatonal
- Mejora del servicio de transporte público
- Mejora de los entornos escolares
- Creación del centro de intercambio modal
- Eliminación de barreras en las paradas de bus

Todas estas actuaciones tienen impacto claro en la movilidad cotidiana a escala de barrio. Finalmente, todos los proyectos que se desarrollen (ligados a la ZBE pero también de forma general para cualquier proyecto urbano de Sagunt), se deberá tener en cuenta la perspectiva de género, según normativa vigente.

11.3. Impacto de discapacidad

La referencia universal para establecer los tipos de discapacidad es la Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF) de la OMS. Existen cuatro categorías principales de discapacidad: física o motora, sensorial, cognitiva y psicosocial.

Sea cual sea el tipo de discapacidad, ninguna de ellas es incompatible con la autonomía personal y la inclusión en la sociedad.

De este modo, la implantación de la ZBE debe garantizar estos dos aspectos:

- Autonomía personal
- Inclusión

Como se ha explicado ya en el punto 10.3. Consecuencias del establecimiento de las ZBE para los grupos sociales de mayor vulnerabilidad, la ZBE debe ser una actuación positiva para las personas con discapacidad, principalmente por:

- *Mejora de las condiciones de caminabilidad y accesibilidad*, impactando de manera positiva en la autonomía personal.
- *Mejora de las condiciones de salud*, al mejorarse la calidad del aire

12. PROCEDIMIENTOS PARA EL SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y REVISIÓN

Una vez implantada la Zona de Bajas Emisiones, el Ayuntamiento de Sagunt establecerá un sistema de monitorización y seguimiento continuo con el fin de evaluar la eficacia de las medidas adoptadas y el cumplimiento de los objetivos establecidos, como recoge el artículo 12 del RD 1052/2022.

12.1. Indicadores de calidad del aire asociados al tráfico rodado.

Para monitorizar la calidad del aire en la ZBE de Sagunt se utilizarán las estaciones de calidad del aire de la RVVCCA ubicadas en el ámbito urbano de Sagunt (tres estaciones) así como la estación Montíber (exterior al perímetro de la ZBE) para analizar el efecto frontera que pueda ejercer la puesta en funcionamiento de la ZBE.

Los indicadores de calidad del aire que se monitorizarán y se evaluará su evolución son los siguientes:

1. Dióxido de nitrógeno:
 - Valor límite horario (VLH).
 - Valor límite anual (VLA).
2. Partículas PM10:
 - Valor límite diario (VLD)
 - Valor límite anual (VLA).
3. Partículas PM2,5:
 - Valor límite anual (VLA).

12.2. Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.

Se propone realizar el seguimiento de los siguientes indicadores:

1. **Reparto modal.** Es el principal indicador de movilidad de un municipio. En este sentido, se propone hacer una encuesta de movilidad cada 4 años, con la misma metodología y muestra para poder hacer un seguimiento clara de este indicador. Con esta encuesta, se podrá hacer un seguimiento de los siguientes parámetros:

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Reparto modal	Unidad	Fuente	Temporalidad
Población de Sagunt	Habitantes	INE/ Ayuntamiento	Anual
Variación anual de la población	%	INE/ Ayuntamiento	Anual
Nº de desplazamientos realizados por los residentes de Sagunto	Desplazamientos (nº)	Encuesta	4 años
Ratio nº de desplazamientos por habitante	Desplazamientos/población	Encuesta	4 años
Reparto modal. Nº Desplazamientos por modos	Desplazamientos por modo	Encuesta	4 años
Reparto modal. Desplazamientos por modos / desplazamientos totales	%desplazamientos por modo	Encuesta	4 años
Variación del reparto modal del automóvil particular	%de variación respecto a la encuesta anterior	Encuesta	4 años
Variación del reparto modal en modos activos desagregados en desplazamientos a pie, bicicleta y VMP	%de variación respecto a la encuesta anterior	Encuesta	4 años
Variación del reparto modal del transporte público	%de variación respecto a la encuesta anterior	Encuesta	4 años
Autocontención municipal. Desplazamientos internos / Desplazamientos totales	%desplazamientos internos	Encuesta	4 años
Tiempo medio de los desplazamientos. General	Minutos	Encuesta	4 años
Tiempo medio de los desplazamientos. Por modos de transporte	Minutos	Encuesta	4 años
Porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado	%vehículos 0 emisiones	Ayuntamiento	Anual

2. Movilidad externa. Con los datos que publica periódicamente el MITMA, se hará un seguimiento de los siguientes indicadores de forma anual.

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Movilidad externa	Unidad	Fuente	Temporalidad
Nº de viajes internos (día laborable)	Viajes	MITMA	Anual
Nº de viajes Sagunt --> Externos (día laborable)	Viejes	MITMA	Anual
Nº de viajes Externos --> Sagunt (día laborable)	Viajes	MITMA	Anual
Km recorridos viajes internos	Km.	MITMA	Anual
Km recorridos viajes externos	Km.	MITMA	Anual

3. Evolución del parque de vehículos. Se hará seguimiento anual de:

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Evolución del parque de vehículos	Unidad	Fuente	Temporalidad
Nº de vehículos	Nº	Ayuntamiento	Anual
Nº de turismos	Nº	Ayuntamiento	Anual
% Turismos	Nº Turismos / nº vehículos	Ayuntamiento	Anual
Índice de motorización	Vehículos por cada 1.000 habitantes	Ayuntamiento	Anual
Índice de turismos	Turismos por cada 1.000 habitantes	Ayuntamiento	Anual
Nº de vehículos por etiqueta ambiental	Nº de vehículos por etiqueta	Ayuntamiento / DGT	Anual
% de vehículos por etiqueta ambiental	Nº vehículos por etiqueta / total vehículos	Ayuntamiento / DGT	Anual
Evolución del nº de vehículos sin etiqueta ambiental		Ayuntamiento / DGT	Anual

4. Bicicleta/VMP

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Bicicletas	Unidad	Fuente	Temporalidad
Porcentaje de población con acceso a estacionamientos para bicicleta a una distancia inferior de 100m.	%	Ayuntamiento	Anual
Porcentaje de estaciones de tren con estacionamiento de bicicletas	%	Ayuntamiento / ADIF	Anual
Nº de Km de carriles bici construidos	Km.	Ayuntamiento	Anual
Nº de Km de carriles bici construidos por tipología	Km.	Ayuntamiento	Anual
Nº de plazas de estacionamiento de bicicletas implantadas	Nº plazas (unidades)	Ayuntamiento	Anual

5. Espacio público y accesibilidad

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Resiliencia, Espacio público y accesibilidad	Unidad	Fuente	Temporalidad
Nº de actuaciones de accesibilidad realizadas	Metros lineales	Ayuntamiento	Anual
Metros cuadrados de plazas – parques o jardines desarrollados	Metros cuadrados	Ayuntamiento	Anual
Nº de actuaciones en entornos escolares	Unidades	Ayuntamiento	Anual
Nº de actuaciones en entornos de equipamientos de salud y gente mayor.	Unidades	Ayuntamiento	Anual
Nº de actuaciones en entornos de otros equipamientos públicos	Unidades	Policia Local	Anual
Superficie transformada en zona verde o espacio naturalizado	Metros cuadrados	Ayuntamiento	Anual
Nº de plazas de estacionamiento para PMR	Unidades	Ayuntamiento	Anual
M2 de zonas verdes por habitante	M2	Ayuntamiento	Anual
Cobertura urbana de los parques mayores a 0,5 ha	%	Ayuntamiento	Anual
% de cobertura verde por barrios	%	Ayuntamiento	Anual

6. **Tráfico.** Con las cámaras disponibles se recopilarán los indicadores anualmente, mientras que cada 4 años se realizará una campaña de aforos.

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Tráfico	Unidad	Fuente	Temporalidad
Intensidades de tráfico en 10 secciones de calles determinadas	Vehiculos 24 horas	Ayuntamiento	4 años
Composición del tráfico en 10 secciones de calles determinadas	% turismos, pesados, bicicletas	Ayuntamiento	4 años
Intensidades de tráfico. Cámaras municipales	Vehiculos 24 horas	Ayuntamiento	Anual
Nº de plazas de estacionamiento gestionadas mediante la ORA.	Nº plazas (unidades)	Ayuntamiento	Anual
Puntos de recarga eléctrica de uso público (públicos y privados).	Nº puntos de recarga (Unidades)	Ayuntamiento	Anual
Nº de accidentes con heridos leves, graves y fallecidos.	Nº de accidentes por tipo de herido	Policia Local	Anual
Nº de plazas de estacionamiento en aparcamientos disuasorios	Nº plazas (unidades)	Ayuntamiento	Anual
Nº de plazas de estacionamiento para residentes	Nº plazas (unidades)	Ayuntamiento	Anual
Nº de plazas de estacionamiento en superficie retiradas	Nº plazas (unidades)	Ayuntamiento	Anual

7. Transporte público. Una de las principales propuestas para mejorar la movilidad urbana es la concesión del transporte urbano según indica el PSP aprobado. Con ello se hará seguimiento mensual y anual de:

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Transporte público	Unidad	Fuente	Temporalidad
Nº de líneas	Nº	Ayuntamiento	Anual
Longitud total de las líneas	Km	Ayuntamiento	Anual
Cobertura de la red	Km2	Ayuntamiento	Anual
Cobertura horaria de la red en día laborable	Horas	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Frecuencia media	Minutos	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Número de viajeros diarios	Viajeros	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Número de viajeros anuales	Viajeros	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Nº de viajeros anuales por línea	Viajeros	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
% de paradas dentro de la ZBE	%	Ayuntamiento	Anual
Nº de paradas que permiten intercambio con otros modos	Nº de paradas	Ayuntamiento	Anual
Ocupación media de los autobuses	%	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Nº de usuarios que transbordan (de Metrobus o Renfe) (ATMV)	Nº de transbordos	ATMV	Anual
Nº de autobuses de bajas emisiones	Unidades	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Nº de autobuses eléctricos	Unidades	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Nº de autobuses 100% accesibles	Unidades	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Km recorridos por cada línea	Km.	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
Velocidad comercial de cada línea	Km./h.	Concesionario / Ayuntamiento	Anual
% de paradas accesibles	% de paradas accesibles sobre total de paradas	Concesionario / Ayuntamiento	Anual

8. Seguridad vial y pacificación del tráfico

Indicadores de cambio climático y movilidad sostenible.			
Seguridad vial - Pacificación	Unidad	Fuente	Temporalidad
Nº de accidentes de tráfico	Unidades	Ayuntamiento	Anual
Nº de fallecidos	Unidades	Ayuntamiento	Anual
Nº de heridos graves	Unidades	Ayuntamiento	Anual
Nº de dispositivos de calzado de tráfico	Unidades	Ayuntamiento	Anual
Nº de alfombras rojas señalizadas en carriles bici	Unidades	Policia Local	Anual
Nº de radares de control de velocidad en vía pública	Unidades	Ayuntamiento	Anual

Nota: es importante poner en relación los indicadores con la evolución demográfica de Sagunt. Sagunt es un municipio con un PGOU que prevé aún consolidar los

crecimientos urbanos al norte del río Palancia, así como consolidar los desarrollos entre Sagunt y el Port. Así, se espera un aumento significativo de la población, lo que provocará que muchos de los indicadores crezcan en lugar de reducirse. Por ello, es importante tener en cuenta los indicadores basados en porcentajes (% reparto modal en coche) mucho más que los indicadores basados en valores absolutos (nº de desplazamientos en coche). Los indicadores basados en porcentajes son los que nos mostrarán si la tendencia es la adecuada o no.

PLAN DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

El Plan de comunicación es un elemento fundamental para garantizar el éxito de las Zonas de Bajas Emisiones. La población debe conocer qué son, como funcionan, que objetivos persiguen y como se van a regular. Por ello, el proceso de participación, comunicación y sensibilización debe ser continuo en el tiempo, con distintos hitos a lo largo de su proceso de planificación, implantación y mantenimiento. De este modo, para cada etapa, se enumera a continuación los trabajos a realizar:

12.3. Fase de planificación

Durante la fase de planificación, se han desarrollado y se van a desarrollar las siguientes actuaciones:

Participación

Se han realizado *dos sesiones de participación* ciudadana, una en diciembre del 2024 para explicar los objetivos de la ZBE y el diagnóstico previo, y una segunda para explicar el Proyecto de Zonas de Bajas Emisiones y la Ordenanza reguladora.

Por otro lado, se han mantenido reuniones con la *Comisión informativa de urbanismo*, para mantener informados a todos los partidos con representación en la corporación de cómo están avanzando los trabajos.

Comunicación y sensibilización

En la Fase de planificación el Ayuntamiento planificará la campaña de comunicación y sensibilización de la ZBE de Sagunt. Esta campaña deberá, en esta fase de planificación:

- Definir una imagen de la Zona de Bajas Emisiones de Sagunt
- Identificar los distintos formatos que se utilizarán en la campaña (cartelería, trípticos, redes sociales, web, prensa) así como la información a mostrar en cada formato y cómo está variará dependiendo de la etapa (implantación o seguimiento).



12.4. Fase de implantación

Una vez aprobado el Proyecto de ZBE de Sagunt y la Ordenanza reguladora, empieza la Fase de implantación, que incluye el período previo a la instalación, la instalación y el inicio de la puesta en funcionamiento de la ZBE.

Participación

Se van a realizar sesiones de participación ciudadana para:

- Explicar los objetivos y el funcionamiento de la ZBE
- Explicar el calendario de implantación previsto
- Explicar los mecanismos de registro para las excepciones planteadas en la ordenanza reguladora

Comunicación y sensibilización

En esta etapa es fundamental que la campaña de comunicación empiece de forma intensiva. Es importante que:

- Se difunda los objetivos y ventajas de la ZBE (Sensibilización)
- Se explique de forma clara el funcionamiento de a ZBE así como su regulación (Comunicación)
- Se explique el calendario previsto (Comunicación).

Esta campaña se adaptará a las distintas subetapas previstas en esta fase:

- Período previo a la instalación
- Período de obras e instalación
- Inicio de la puesta en funcionamiento (período de pruebas o rump up)

12.5. Fase de seguimiento

La etapa de seguimiento es importante, sobre todo, para evaluar el funcionamiento de a ZBE. En este sentido:

Participación

Se mantendrán sesiones de participación periódicas con el objetivo de:

- Identificar problemas o ineficiencias o propuestas de mejora a implementar en la ZBE
- Devolver a la ciudadanía información sobre el funcionamiento de a ZBE. Como mínimo, una vez al año se explicará a la ciudadanía el informe de seguimiento.

Comunicación y sensibilización

Una vez la ZBE esté operativa, va a coger fuerza la campaña de sensibilización, que tendrá por objetivo explicar a la ciudadanía los resultados de la evaluación continua de la ZBE, poniendo especial interés en las mejoras urbanas, mejoras en la movilidad y mejoras en los indicadores ambientales y de ruido.

También deberá comunicar todos aquellos cambios que se realicen, así como la puesta en funcionamiento/operación de las actuaciones integradas en el punto 7 del presente proyecto.

7 EXPEDIENTE 1736209C. RELACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO AYUNTAMIENTO DE SAGUNTO.

Por Acuerdo del Pleno de la Corporación de fecha 2 de octubre del presente, ese órgano procedió a la aprobación de la Relación de Puestos de Trabajo del Excmo. Ayuntamiento de Sagunto (en adelante, RPT).

De conformidad, con el citado Acuerdo y la normativa de aplicación, la RPT fue objeto de publicación en el tablón de Edictos municipal, con fecha 17 de octubre, así como en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia, núm. 200, de 20 de octubre de 2025, abriéndose plazo para su impugnación. Así, en consecuencia, dentro del plazo habilitado para la interposición se han presentado diversos recursos, los cuales obran en el expediente (Sedypualba núm. 1736209C) y que pueden ser clasificados en las siguientes categorías:

1. Respecto a la indefensión alegada que se produce al no haber dado trámite previo a su aprobación:

Cabe señalar que, la relación de puestos de trabajo se ha negociado durante los años del anterior y presente mandato corporativo con los sindicatos de Comisiones Obreras, Intersindical y Unión General de Trabajadores, proporcionando toda la información necesaria a efectos de que las negociaciones se produzcan de forma garantista y fructífera.

Sin perjuicio de la información proporcionada por los sindicatos al personal empleado público del Ayuntamiento en el seno de dichas negociaciones, por parte del departamento de Recursos Humanos se han aclarado todas las dudas planteadas por los distintos interesados en el procedimiento, garantizando así el acceso de información tanto a los sindicatos como al personal empleado público del Ayuntamiento.

Por tanto, se entiende la procedencia de desestimar las alegaciones referidas a la indefensión.

2. Respecto lo indicado a la estructura organizativa municipal:

Las alegaciones referidas a la organización y/o estructura de la corporación es competencia exclusiva del equipo de gobierno, no siendo objeto de valoración desde el punto de vista técnico. Así pues, se entiende que existen ciertas jefaturas que se consideran que deben ser desempeñadas por Técnicos de Administración Especial y otras por Técnicos de Administración General, sin perjuicio de valorar posibles modificaciones puntuales en un futuro en función de las necesidades y realidad organizativa cuando así se considere, siguiendo esa misma línea interpretativa para los requisitos de acceso a los diferentes puestos.

Es importante, poner de manifiesto que existen plazas como las de técnico auxiliar informático que se amortizan una vez queden vacantes, reconvirtiéndolas en puestos de A2.

Por tanto, procede desestimar las alegaciones referidas a la estructura y/o organización municipal manteniendo la determinada inicialmente.

3. Respecto a la merma de retribuciones y discrepancias en las funciones asignadas, con especialidad en materia de servicios sociales:

Muchas de las alegaciones hacen referencia a la merma de retribuciones en los complementos específicos al entender erróneamente que en dicho complemento específico se integran complementos como el transporte o conducción establecidos por el llamado Convenio (las Normas Reguladoras de las Relaciones Laborales entre este Excmo. Ayuntamiento y el personal a su servicio (NRRL), así como la asistencia a órganos colegiados.

Para aclarar esta cuestión resulta relevante acudir a lo establecido en la página 60 y 61 de la relación de puestos de trabajo donde se establece lo siguiente:

“Quedan absorbidos en los complementos específicos y de destino cualesquiera otros complementos, ayudas, dietas o conceptos retributivos que se pudieran venir percibiendo, salvo la antigüedad, la carrera profesional, las prestaciones sociales, las subvenciones sanitarias e indemnizaciones, los previstos por el convenio colectivo, así como los complementos/dietas/indemnizaciones vinculadas a la asistencia de órganos colegiados de la administración. Por tanto, estos complementos salariales dejarían de percibirse desde la fecha en que sea efectiva la presente RPT con las salvedades indicadas.”

Para resolver definitivamente la cuestión, es importante indicar que en el convenio y normas reguladoras de relaciones laborales entre el Excmo. Ayuntamiento de Sagunto y el personal a su servicio, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia nº 119 de fecha 20 de mayo de 1992, se contemplan en su artículo 16.6 el complemento de conducción y en el artículo 20 el complemento de transporte. Además también se exceptúan de integrar en el complemento específico la asistencia a órganos colegiados.

Por tanto, dichos complementos recogidos en el convenio regulador y la asistencia a órganos colegiados no se encuentran integrados en los nuevos complementos específicos, percibiéndose de manera individualizada una vez reconocidos. Se recuerda que el cobro por asistencia a órganos colegiados sólo se efectúa cuando se actúa en calidad de secretario delegado, con la correspondiente resolución de delegación de funciones de la secretaría general.

También existen recursos solicitando la revisión de los puestos de trabajo de A1 de tipo A y de tipo B, habiendo procedido a la rectificación de oficio a efectos de equiparar en un mismo tipo a todos los Técnicos de Administración General de categoría de entrada sin jefatura.

Otra cuestión a resolver en este punto es que muchas de las alegaciones mostraban disconformidad con los criterios que determinaban la composición de su complemento específico, exigiendo un aumento del mismo. Dichas alegaciones se basan en apreciaciones personales que no quedan debidamente justificadas a efectos de que la administración las tenga en consideración, debiendo mantenerse en los mismos términos establecidos, resultando de interés señalar que en la mayoría de los casos los aumentos solicitados se entienden suplidos a través de la mejora del complemento de destino.

Respecto a las alegaciones contenidas en los recursos presentados por los servicios sociales referidas a la infracción del contrato programa 2025-2028, cabe señalar que la relación de puestos de trabajo tiene una visión a largo plazo no debiendo estar condicionada a la duración de un contrato determinado, sin perjuicio de que dichos programas de empleo se encuentren contemplados en la plantilla de personal.

La RPT contempla todos los puestos de trabajo de naturaleza funcionarial, laboral y eventual existentes, no debiendo entender el personal eventual como el personal temporal por programas. Además se debe recordar las limitaciones presupuestarias a la hora de crear nuevas plazas establecidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y las normativas de Administración Pública. Con carácter previo a la creación de nuevas plazas en un departamento en concreto, se debe realizar una evaluación general de toda la corporación a efectos de determinar cuáles son las plazas que, dentro de las limitaciones correspondientes, deben crearse, sin que en ningún caso se atienda única y exclusivamente a las demandas de un departamento en cuestión.

En virtud de lo expuesto, procede desestimar las alegaciones referidas a la merma de retribuciones relacionadas con las funciones asignadas así como a las peticiones específicas determinadas por servicios sociales, debiendo en su caso, trasladar cuanto considere a la Conselleria de Servicios Sociales, Igualdad y Vivienda.

4. Respecto a los recursos del departamento de deportes cuyas alegaciones no se encuentran respondidas en las categorías anteriores:

Los recurrentes denuncian la falta de adaptación de las categorías de monitores deportivos a lo que dispone la Ley 2/2022, de 22 de julio, de la Generalitat, de ordenación del ejercicio de las profesiones del deporte y la actividad física en la Comunitat Valenciana.

En este sentido hay que resaltar que la norma legal invocada está necesitada todavía de un desarrollo reglamentario no menor, y que el único reglamento que ha dictado la Generalitat Valenciana del que se tiene constancia en el plazo habilitado a esos efectos por la Disp. Final Segunda no concierne a la materia; en efecto: se trata del Decreto 102/2025, de 8 de julio, del Consell, que se ocupa de los Censos de profesionales y del procedimiento de actuación de la Inspección deportiva.

Es una cuestión que no resulta baladí, sino por el contrario reviste un grado de complejidad muy notable, pues habrá que analizar las titulaciones de que disponen los actuales trabajadores del sector de Deportes de este Ayuntamiento y su adecuación o no a la legislación que sea de aplicación, la cual requiere de un análisis sosegado y centrado sólo en el sector y en esos profesionales. A mayor abundamiento se tiene noticia de la elaboración de una normativa estatal referente a titulaciones de los profesionales de este ámbito, tan necesaria y a la que con frecuencia invoca la Ley valenciana antes referida, y a cuya perfección y entrada en vigor conviene esperar por imperativos de seguridad jurídica y de garantía de los derechos del personal de esta Corporación al que le afectará. Conviene en fin no olvidar que, cuando todos los extremos y matices que reviste esta cuestión sean clarificados, se operará la correspondiente modificación del asiento de los puestos en este documento ante el que nos encontramos, la RPT, a través del procedimiento simplificado que se incluye en la Memoria, a cuyo tenor, «la amortización de puestos de trabajos o su creación requerirá la modificación de la presente RPT, salvo aquéllos cuya extinción y/o amortización se prevea por este documento, o por imperativo legal, en cuyo caso, la Alcaldía quedará habilitada para dictar cuantos actos de ejecución y desarrollo sean necesarios para llevar esta RPT a puro y debido término».

5. Respecto a lo indicado por los Guardas Rurales:

Se aprecia en principio una confusión general en la fundamentación del recurso, ya que, y sirva como ejemplo, como primera alegación de las que sustentan la impugnación, literalmente se afirma: «la RPT aprobada por Ayuntamiento incumple la Ley 4/2024, de 8 noviembre, Básica de Agentes Forestales y Medioambientales, en concreto por clasificar [clasificar] mi plaza dentro de la nueva clase creada por su Disposición Final Primera, cual es la clase: “Agentes Forestales y Medioambientales”. El incumplimiento de esta obligación pone en duda [...]»); y ello, por cuanto qué por imperativo legal los recurrentes figuran adscritos, pertenecen a esa clase, dentro de la subescala de Servicios Especiales de la Escala de Administración Especial.

Lo que se debate en otro fuero y está ahora en negociación no es esa clasificación, puramente formal y que no ya no se discute, sino la red denominación y la reclasificación de los puestos de Guardería Rural del Departamento de Agricultura, provenientes del extinto Consell Local Agrari, otorgándoles la consideración de «agentes medioambientales y forestales», que se recoge en la Ley 4/2024, de 8 de noviembre,

básica de agentes forestales y medioambientales, con las notas y características, derechos y prerrogativas del régimen jurídico que la propia norma regula.

Es por ello que, al estar siendo negociada esa cuestión, entre otras, en el marco de la Mesa correspondiente, no procede en este otro procedimiento en que nos encontramos pronunciarse al respecto, evitando así confusiones.

6. Otras alegaciones que por su peculiaridad se tratan de manera individualizada: Sin perjuicio de las respuestas genéricas proporcionadas anteriormente, cabe hacer especial atención a parte de las alegaciones presentadas por las siguientes personas interesadas:

****682**: Procedería estimar parcialmente sus alegaciones en lo que respecta al aumento del 30% de su salario base al haber sido reconocido por sentencia judicial y haber quedado debidamente acreditado.

****063**: Procedería estimar su alegación procediendo a rectificar a instancia de la interesada el error de hecho producido en la denominación de la codificación de su puesto, debiendo indicar que el código correcto de puesto 1.13.4 corresponde a un puesto de administrativo y no de auxiliar administrativo.

****114**: Procede desestimar su alegación considerada errónea, ya que confunde los datos de nómina C2-18 que indica el salario base y destino con la denominación del específico, teniendo un específico de C1-1.

225*****: La diferencia retributiva viene justificada en base a que el secretario de la corporación se le asignaron funciones complementarias y adicionales a las de su puesto de trabajo, funciones a extinguir con la correspondiente disminución del complemento específico.

****943**: Estimar la alegación presentada, debiendo reconocer la existencia de su puesto con los complementos correspondientes.

*****38Z: Desestimar la alegación referida a la creación de un factor móvil de educación vial por no quedar debidamente justificada su necesidad.

****129**: Estimar la alegación presentada, procediendo a rectificar a instancia de la interesada la ubicación de su puesto de trabajo, debiendo estar situada en el departamento de mantenimiento e instalaciones.

En el seno del estudio de los recursos presentados, la administración de oficio ha detectado errores de hecho recogidos en el informe de rectificación de errores de oficio que consta en el expediente.

Asimismo puesto de manifiesto la existencia de error materiales, de hecho y aritméticos, se procederá a la rectificación de los mismos, conforme a lo dispuesto por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en sede de su artículo 109.2 se procederá a la rectificación de los detectados.

Aunque se disponga de una nueva RPT que se asemeje más a la realidad organizativa basada en las necesidades de los distintos departamentos y servicios públicos que se prestan, cabe señalar que; en caso de que la corporación lo considerase necesario, se podrían llevar a cabo modificaciones puntuales de la misma con el fin de seguir mejorando su funcionalidad, de acuerdo con lo que dispone el art. 126.4 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local -TRRL-, que establece

que las RPT tendrán, en todo caso, el contenido previsto en la legislación básica sobre Función Pública y se confeccionarán con arreglo a las normas previstas en el art. 90.2 LRBRL.

De conformidad con el artículo 57 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el órgano administrativo que inicie o tramite un procedimiento, cualquiera que haya sido la forma de su iniciación, podrá disponer, de oficio o a instancia de parte, su acumulación a otros con los que guarde identidad sustancial o íntima conexión, siempre que sea el mismo órgano quien deba tramitar y resolver el procedimiento, sin que quepa recurso alguno contra el acuerdo de acumulación; dado que en la presente cuestión, todos los recursos versan sobre la aprobación y efectos de la RPT y que es el Pleno de la Corporación el órgano llamado a resolver sobre todos ellos, se tratan, por tanto, de manera acumulada.

Visto cuanto antecede, procede llevar a cabo la acumulación en un mismo acto administrativo la resolución de los recursos de reposición, inadmitir a trámite los recursos que no cumplen con los requisitos formales de presentación, admitir los que, sí que cumplen con los requisitos del artículo 124 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y resolver conforme a lo indicado anteriormente.

La competencia corresponde al Pleno de la Corporación Municipal de conformidad con lo establecido en los artículos 22.i) y 22.j) de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 123 de la Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, antes citada.

Merced a lo expuesto, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 175 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, se eleva la siguiente PROPUESTA DE ACUERDO:

PRIMERO: Acumular la resolución de los recursos de reposición en un mismo acto administrativo mediante la clasificación por categorías al cumplirse con los requisitos del artículo 57 de la ley 39/2015 de procedimiento administrativo común.

SEGUNDO: Inadmitir a trámite el recurso de reposición interpuesto por los siguientes interesados por los siguientes motivos:

Dni	Motivo
****082**	No reúne la condición de interesado.
****359**	Error en la representación.

TERCERO: Admitir a trámite los recursos de reposición del resto de los interesados al cumplir con los requisitos legales del plazo para su interposición de conformidad con el artículo 124 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CUARTO: Estimar los recursos de reposición presentados por los siguientes interesados en el procedimiento por los motivos establecidos en la parte expositiva del presente acuerdo, rectificando a instancia de los interesados los errores detectados:

Dni anonimizado
****063**

****682** (estimar parcialmente conforme lo expuesto en el punto 6ª de la parte expositiva)
****943**
****129**

QUINTO: Desestimar los recursos de reposición presentados por el resto de los interesados por los motivos expuestos en la parte expositiva de la presente resolución, ratificándose en lo indicado en la relación de puestos de trabajo aprobada inicialmente y tras las rectificaciones de oficio determinadas.

SEXTO: Rectificar de oficio los errores materiales y de hecho conforme lo indicado en el informe de rectificación de errores de oficio que consta en el expediente.

SÉPTIMO. Aprobar definitivamente la Relación de Puestos de Trabajo, manteniéndose en todos los términos establecidos en el acuerdo plenario número 3 (Sefycu 7259153) de fecha 2/10/2025 salvo las rectificaciones de errores producidas.

OCTAVO. Notificar a las personas interesadas la presente resolución.

NOVENO: Publicar el presente Acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Provincia, conforme al art. 49.2 de la Ley 4/2021 y al art. 74 del Real Decreto Legislativo 5/2015, por tratarse de una medida organizativa de modificación de la RPT vigente.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Votos en contra: 9, Señores/as. Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila y Serrano. Abstenciones: 1, Señora. Soriano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Gobernanza Pública y Seguridad Ciudadana, el Ayuntamiento Pleno, por 13 votos a favor del PSOE y EU-Unides Podem, 9 votos en contra del PP, IP y VOX y 1 abstención de Compromís per Sagunt, ACUERDA:

PRIMERO: Acumular la resolución de los recursos de reposición en un mismo acto administrativo mediante la clasificación por categorías al cumplirse con los requisitos del artículo 57 de la ley 39/2015 de procedimiento administrativo común.

SEGUNDO: Inadmitir a trámite el recurso de reposición interpuesto por los siguientes interesados por los siguientes motivos:

Dni anónimo	Motivo
****082**	No reúne la condición de interesado.
****359**	Error en la representación.

TERCERO: Admitir a trámite los recursos de reposición del resto de los interesados al cumplir con los requisitos legales del plazo para su interposición de conformidad con el artículo 124 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CUARTO: Estimar los recursos de reposición presentados por los siguientes interesados en el procedimiento por los motivos establecidos en la parte expositiva del presente acuerdo, rectificando a instancia de los interesados los errores detectados:

Dni anonimizado
****063**
****682** (estimar parcialmente conforme lo expuesto en el punto 6ª de la parte expositiva)
****943**
****129**

QUINTO: Desestimar los recursos de reposición presentados por el resto de los interesados por los motivos expuestos en la parte expositiva de la presente resolución, ratificándose en lo indicado en la relación de puestos de trabajo aprobada inicialmente y tras las rectificaciones de oficio determinadas.

SEXTO: Rectificar de oficio los errores materiales y de hecho conforme lo indicado en el informe de rectificación de errores de oficio que consta en el expediente.

SÉPTIMO. Aprobar definitivamente la Relación de Puestos de Trabajo, manteniéndose en todos los términos establecidos en el acuerdo plenario número 3 (Sefycu 7259153) de fecha 2/10/2025 salvo las rectificaciones de errores producidas.

OCTAVO. Notificar a las personas interesadas la presente resolución.

NOVENO: Publicar el presente Acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Provincia, conforme al art. 49.2 de la Ley 4/2021 y al art. 74 del Real Decreto Legislativo 5/2015, por tratarse de una medida organizativa de modificación de la RPT vigente.

8 EXPEDIENTE 2556444R. AUTORIZACIÓN DE COMPATIBILIDAD ACTIVIDAD PRIVADA DHU.

Vista la instancia presentada por la Sra. Dolores Hidalgo Urios, contratada laboral indefinida no fija con categoría de monitora de yoga a tiempo parcial (13 horas semanales) en el Departamento de Educación, por la que solicita compatibilidad para el ejercicio de una segunda actividad, de carácter privado como Psicóloga por cuenta ajena con jornada a tiempo parcial, para la empresa Asiger, S.L. fuera de la franja horaria en que ejerce su actividad para el Ayuntamiento de Sagunto.

Considerando que el régimen jurídico en la materia viene establecido en la Ley 53/1984, de 26 de diciembre, de Incompatibilidades del Personal al Servicio de las Administraciones Públicas y su Reglamento aprobado por Real Decreto 598/85, de 30 de abril.

Considerando que el art. 11 de la Ley 53/1984, establece que el personal comprendido en el ámbito de aplicación de esta Ley no podrá ejercer, por sí o sustitución, actividades privadas, incluidas las de carácter profesional, sean por cuenta propia o bajo la dependencia o al servicio de Entidades o particulares que se relacionen directamente con las que desarrolle el Departamento, Organismo o Entidad donde estuviera destinado.

Para el ejercicio de la segunda actividad será indispensable la previa y expresa autorización de compatibilidad, que no supondrá modificación de jornada de trabajo y horario de los dos puestos y que se condiciona a su estricto cumplimiento en ambos.

Considerando igualmente lo dispuesto por el artículo 14 de la Ley 53/1984, según el cual: «El ejercicio de actividades profesionales (...) fuera de las Administraciones Públicas requerirá el previo reconocimiento de compatibilidad» y «Los reconocimientos de compatibilidad no podrán modificar la jornada de trabajo y horario del interesado y quedarán automáticamente sin efecto en caso de cambio de puesto en el sector público»

Considerando que el art. 14 de la Ley 53/1984, establece que la autorización de compatibilidad para el ejercicio de una actividad privada corresponde al Pleno de la Corporación Local.

En los mismos términos se pronuncia el artículo 103.3 de la Ley 4/2021, de 16 de abril, de la Función Pública Valenciana al disponer que: «En el ámbito de las entidades locales la competencia para las declaraciones de compatibilidad corresponde al Pleno de la corporación».

Considerando que el artículo 16.1 de la Ley de Incompatibilidades en su redacción original, considerada vigente por diversas Sentencias del TSJ de la Comunidad Valenciana, en tanto se implante el nuevo régimen retributivo previsto en el TREBEP (STSJ Comunidad Valenciana núm. 753/2015 de 04/12/2015), dispone que: «No podrá autorizarse o reconocerse compatibilidad alguna al personal que desempeñe puestos que comporten la percepción de complementos específicos o concepto equiparable, y al retribuido por arancel».

Considerando por otra parte que el apartado 4 del mismo artículo 16 de la Ley de Incompatibilidades sigue disponiendo que: «Asimismo, por excepción y sin perjuicio de las limitaciones establecidas en los artículos 1.º 3, 11, 12 y 13 de la presente Ley, podrá reconocerse compatibilidad para el ejercicio de actividades privadas al personal que desempeñe puestos de trabajo que comporten la percepción de complementos específicos, o concepto equiparable, cuya cuantía no supere el 30 por 100 de su retribución básica, excluidos los conceptos que tengan su origen en la antigüedad».

Considerando que el legislador estatal no obstante por Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de diciembre de 2011 aprobó el procedimiento para la reducción, a petición propia, del complemento específico de los funcionarios de la Administración General del Estado pertenecientes a los Subgrupos C1, C2 y APSRT; acuerdo posteriormente ratificado y ampliado para el resto de grupos y subgrupos de titulación por la Disposición adicional quinta del Real Decreto Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad. Considerando que en materia de incompatibilidades la legislación estatal debe considerarse supletoria, en tanto que no se ha aprobado la normativa de desarrollo específica para la Administración Local a la que se hace referencia en el artículo 145 del Real decreto legislativo 781/1986, de 18 de abril, de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local.

Considerando que la empleada renuncia a la parte del Complemento Específico que percibe para ajustarse al límite establecido en el artículo 16.4 de la Ley de Incompatibilidades, ajustándose a las previsiones del Real Decreto Ley 20/2012 y Acuerdo del Consejo de Ministros referido *ut supra*.

Considerando que la segunda actividad no se encuentra entre las señaladas como incompatibles por el artículo 12 de la Ley, ni menoscaba en principio su actividad prestacional para el Ayuntamiento de Sagunto.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señoras. Sáez y Picó.- Votos a favor: 14, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Soriano y Rovira. Abstenciones: 9, Señores/as. Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila y Serrano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Gobernanza Pública y

Seguridad Ciudadana, el Ayuntamiento Pleno, por 14 votos a favor del PSOE, Compromís per Sagunt y EU-Unides Podem y 9 abstenciones del PP, IP y VOX, ACUERDA:

Autorizar la compatibilidad solicitada por la Sra. Dolores Hidalgo Urios, para el ejercicio de una segunda actividad privada, a tiempo parcial en calidad de Psicóloga por cuenta ajena a tiempo parcial para la empresa Asiger, S.L., fuera de la franja horaria en que ejerce su actividad como monitora de yoga en el departamento de Educación, previa a la reducción del complemento específico a los límites fijados por el artículo 16.4 de la Ley de Incompatibilidades y sujeta a los siguientes condicionamientos:

- Esta autorización no supondrá modificación de la jornada de trabajo y horario y se condiciona a su estricto cumplimiento.
- La actividad cuya compatibilidad se autoriza se desempeñará, a tiempo parcial y con duración determinada, en las condiciones establecidas por la legislación laboral que resulte aplicable.
- La presente autorización tendrá validez exclusivamente en tanto se mantengan las premisas sobre las que se otorga en materia de jornada, horarios y límites retributivos, quedando sin efecto en otro caso. La persona interesada en continuar ejerciendo la segunda actividad deberá instar una nueva autorización en el momento en el que cambien los presupuestos de hecho anteriormente indicados.

En estos momentos se ausenta de la sesión el Sr. Catalán, siendo las 17 horas y 42 minutos.

9 EXPEDIENTE 1384895Q. CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE SAGUNTO. EXPTE. 18/23-C.

Aprobación definitiva del proyecto de servicio y estudio de viabilidad económico-financiera del servicio municipal de transporte público urbano de viajeros del término de Sagunto.

Expte. 18/23-C. SEDIPUALBA 1384895Q

ANTECEDENTES

PRIMERO

En fecha 16/4/2021 la junta de gobierno local adjudicaba el contrato de emergencia denominado concesión del servicio público de transporte urbano de Sagunto a la empresa AUTOS VALLDUXENSE S.L. (AVSA).

El contrato de concesión de servicios se formalizaba en fecha 20/4/2021 y entraba en vigor al día siguiente de su formalización.

La duración del contrato era de dos años. Finalizó por tanto en fecha 20/4/2023 estando pendiente a fecha de hoy la selección de nuevo contratista.

SEGUNDO

En fecha 1/2/2023 se formalizaba el contrato de servicio de consultoría para la redacción de propuesta de reorganización y planificación del sistema de transporte público urbano, el proyecto de servicio público de transporte de viajeros y la

documentación asociada a la licitación del contrato de concesión de transporte público urbano de Sagunto, adjudicado a la empresa CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE S.L.

En el seno del citado contrato se han elaborado entre otros los siguientes documentos técnicos preparatorios y preceptivos del expediente de contratación del servicio de transporte público urbano de viajeros:

- Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto de fecha febrero de 2024 (RE 6801/2024). Contiene en su apartado 5 el régimen tarifario.
- Estudio de viabilidad económico financiero de fecha febrero de 2024 (RE 6801/2024).

TERCERO

El Pleno de la Corporación Municipal, en sesión ordinaria celebrada el día cuatro de abril de dos mil veinticuatro, adoptó acuerdo de aprobación inicial y apertura de período de información pública del Proyecto de Servicio Público de transporte urbano de viajeros elaborado por la Consultora CPS en fecha febrero de 2024, así como el estudio de viabilidad económico financiera de la misma fecha y someterlo a período de información pública por espacio de 30 días a contar desde la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia.

El acuerdo se notificó de manera específica a las instituciones que se enumeran a continuación y fue publicado en BOP de Valencia de fecha 29/4/2024:

Oficina Nacional de Evaluación.
Comité Técnico de Cuentas Nacionales.
Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia.
Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori
Ayuntamiento del Municipio de Canet d'En Berenguer.

CUARTO

Finalizado el período de información pública se reciben las correspondientes alegaciones que se contestan mediante informe presentado por la empresa consultora CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL con Registro de Entrada de fecha 12/09/2025 con el siguiente contenido:

“Resumen de alegaciones y respuesta a los contenidos

A continuación, se recogen las alegaciones recibidas, indicando los datos correspondientes al documento que conforma la alegación, los datos del registro y un resumen del contenido de la propia alegación.

ALEGACIÓN N.º 1		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	22/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 27533/2024

	Administración/ Ente	Autoridad de Transporte Metropolitano de valencia (ATMV)
--	---------------------------------	---

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	En la página 5 del “Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto” se dice textualmente: “3. ÁMBITO DE PRESTACIÓN El servicio de transporte urbano de Sagunto transcurre por el propio término municipal, enlazando los principales núcleos poblacionales, que son Sagunto, El Port de Sagunt y l’Almardà. En su recorrido hacia l’Almardà, el itinerario circula por el término municipal de Canet d’en Berenguer. El proyecto de servicio excede así el ámbito municipal, por lo que deberá establecerse con esta Autoridad de transporte Metropolitano la correspondiente concertación. Por otro lado, es de aplicación el Decreto 163/2000, de 24 de octubre, del Gobierno Valenciano, por el que se desarrolla la disposición adicional cuarta de la Ley 10/1998, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat Valenciana, en materia de transportes urbanos. Entre los aspectos que son de aplicación, incidir en la realización de tráficos urbanos a través del proyecto de servicio público (PSP) “CV-102. Valencia Metropolitana Nord”.	Estimada. Se cuenta con Informe favorable de la Dirección General de Administración Local sobre inexistencia de duplicidades en el ámbito de prestación del Proyecto de Servicio Público de transporte urbano de Sagunt, de fecha 10 de julio de 2025.
2	En la página 14 del “Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto” se dice textualmente: En cuanto al Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), descrito en el apartado 4.2.4 del PSP urbano de Sagunt, se indica lo siguiente: “Los diccionarios, datos y protocolos de comunicaciones utilizados por el SAE deberán basarse en estándares internacionales de transporte público: NetEx GTFS, GTFS-RT, SIRI... para permitir su futura integración en plataformas que se desarrollen desde el Ayuntamiento o de la ATMV o la Generalitat Valenciana (GVInterbus y GVenRuta), así como el Punto de Acceso Nacional.” La ATMV está ejecutando el contrato “CMAYOR/2022/03Y04/37. SUMINISTRO, INSTALACIÓN E IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN E INFORMACIÓN A	Estimada. Se ha revisado la alegación y se ha incorporado en el documento.

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	PASAJEROS (SAEIP) Y DE UN SISTEMA DE TICKETING Y MONÉTICA ASÍ COMO DE LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE TALES ELEMENTOS PARA LA AUTORITAT DE TRANSPORT METROPOLITÀ DE VALÈNCIA (ATMV)". Por lo tanto, sería conveniente que el SAE que solicitan se integre tanto en GVInterbus y GVenRuta como en el previsto en el contrato CMAYOR/2022/03Y04/37. Por tanto, este sistema estará preparado para su integración con el de la GVA y ATMV.	
3	En la página 18 del "Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto" se dice textualmente: "En este sentido el sistema deberá integrarse en el Sistema SIGApunT y tener las siguientes funcionalidades:" La ATMV está ejecutando el contrato "CMAYOR/2022/03Y04/37. SUMINISTRO, INSTALACIÓN E IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN E INFORMACIÓN A PASAJEROS (SAEIP) Y DE UN SISTEMA DE TICKETING Y MONÉTICA ASÍ COMO DE LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE TALES ELEMENTOS PARA LA AUTORITAT DE TRANSPORT METROPOLITÀ DE VALÈNCIA (ATMV)". Por lo tanto, sería igualmente conveniente que el sistema se integre tanto en SIGApunT como en el previsto en el contrato CMAYOR/2022/03Y04/37.	Estimada. Se ha revisado la alegación y se ha incorporado en el documento.

ALEGACIÓN N.º 2		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	28/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 28852/2024
	Administración/ Ente	Unión Intercomarcal de Comisiones Obreras del Camp de Morvedre i Alt Palància

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Participación de los agentes sociales implicados en el transporte colectivo. La experiencia y conocimientos prácticos de la organización de	Desestimada. Durante la redacción del Proyecto de Servicio Público se han realizado tres talleres de participación dirigidos a

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>Comisiones Obreras es imprescindible.</i>	<i>colectivos concretos. La difusión de los talleres se realizó a través de las vías propias del Ayuntamiento, como son nota de prensa y página institucional. Además de lo anterior desde el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana se envió correo electrónico, entre otros agentes, a los sindicatos de los que se dispone contacto, constando entre los correos enviados el dirigido a CC.OO.</i>
2	<i>Previa a la concesión debe dar audiencias públicas para explicar los detalles del proyecto a los agentes sociales.</i>	Desestimada. <i>Los detalles del proyecto están contenidos en el Proyecto de Servicio Público publicado, el presente trámite responde a la audiencia pública de dicho proyecto.</i> <i>Otras cuestiones que forman parte de las bases de licitación o del procedimiento de concesión no pueden ser publicitadas de forma previa al lanzamiento o a la concesión de la misma.</i>
3	<i>Proponer una red óptima en base a la demanda existente. Un nuevo diseño de red podría reportar ventajas para un servicio más eficiente (líneas interconectadas, autobuses lanzaderas, utilización de horas punta, etc.) Este diseño de red debería ir conjuntamente con la creación de una estación de autobuses y la conexión de los diferentes barrios de la ciudad.</i>	Estimada. <i>En la red existente la línea D es eficaz y su uso ha ido en aumento de forma exponencial en los últimos años, es por ello que el PSP opta por mantener y reforzar con un autobús más.</i> <i>Sin embargo las líneas C1 y C2 tienen un uso residual, por ello se han repensado más allá del diseño del itinerario y se ha incluido una nueva modalidad de servicio: el transporte a demanda, de esta manera se pretende cubrir las necesidades de las áreas de baja densidad como la Almardá y periferia urbana e industrial.</i> <i>El recorrido por eje lineal situado en el centro urbano permite el desplazamiento desde barrios periféricos que no se encuentran a más de 500m en los casos más desfavorables.</i> <i>La creación de una estación de autobuses queda fuera del ámbito del PSP.</i>
4	<i>Repensar las líneas C1 y C2 y los</i>	Estimada.

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	medios utilizados para mejorar estas rutas ya que se emplea demasiado tiempo para recorrerlas y desalienta a los usuarios/as.	Las líneas C1 y C2 tienen un uso residual, por ello se han repensado más allá del diseño del itinerario y se ha incluido una nueva modalidad de servicio: el transporte a demanda, de esta manera se pretende cubrir las necesidades de las áreas de baja densidad como la Almadá y periferia urbana e industrial. El recorrido por eje lineal situado en el centro urbano permite el desplazamiento desde barrios periféricos que no se encuentran a más de 500m en los casos más desfavorables.
5	El servicio de autobuses contará con una APP del transporte donde se pueda ver toda la información disponible que además permitirá comunicar incidencias o deficiencias en el servicio, en las infraestructuras y/o vehículos, de modo que el Ayuntamiento de Sagunto, sea receptor de dichas comunicaciones al mismo tiempo que la empresa.	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación. Asimismo cabe señalar que el contenido del PSP y con él del futuro contrato se adapta a los recursos disponibles para su gestión, tanto económicos como humanos.
6	Impulsar medidas de acción positiva hacia la contratación de mujeres como conductoras de autobús. Además de que en la plantilla de la empresa de autobuses que dedique a Sagunto sea paritaria hombre-mujer.	Desestimada. No es objeto del PSP la composición de la plantilla de la empresa concesionaria. Durante la fase de licitación se introducirán cláusulas en el área de igualdad, entre otras.
7	Los autobuses de Sagunto deben ser puntos seguros contra la violencia de género y el proyecto debería contener medidas para este fin. Por ejemplo, la APP menciona en la alegación n5, dispondrá de un botón lila en todas sus pantallas, que derivará a un teléfono de atención especializado, en caso de ser activada ante una situación de riesgo.	Desestimada. No es objeto del PSP, de forma paralela se está trabajando en la redacción del reglamento de uso que incluirá contenido al respecto, así como las herramientas adecuadas para que la seguridad sea efectiva.
8	Todos los autobuses empleados, así	Desestimada.

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	como las infraestructuras de las paradas, deben adaptarse a las necesidades de las personas con diversidad funcional (de todo tipo) tanto para facilitar el acceso a los vehículos, como a las paradas como a la información. Realizar la concesión a la empresa únicamente si garantiza la adaptación de los vehículos.	Las infraestructuras de las paradas quedan fuera del ámbito del PSP. Tal y como consta en el documento inicialmente aprobado, apartado 14. Accesibilidad del servicio “las disposiciones relativas a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen al pliego de condiciones del contrato tendrán el carácter de esenciales para el operador del servicio”.
9	El servicio de transporte público comunicará con la estación de ferrocarril, el hospital de Sagunto y los diferentes núcleos urbanos 24 h al día.	Desestimada. El servicio se ha planteado en base a los recursos disponibles y la prognosis de la demanda, no se tiene constancia de la necesidad de conexión durante 24h al día y no se disponen de recursos suficientes para cubrir dicho servicio.
10	Incluir identificación de las zonas A, B y AB, en el apartado 5.1. Títulos del servicio.	Estimada. Se ha incluido en el apartado 5.1. "Títulos del servicio" una nota al pie de la tabla de títulos multiviaje SUMA que remite a la distribución zonal de ATMV, disponible en el enlace indicado, con el objeto de dar respuesta a la observación planteada.
11	Mejorar las frecuencias. 1. De 30 minutos para C1 y C2. 2. En la C3: 10 minutos en horas punta (de 5h a 8h; de 13h a 16h y de 21h a 23h) y de 60min en hora valle. 3. El paso por las paradas debe de ser regular.	Estimada parcialmente. Se ha analizado la propuesta de mejora de frecuencias, especialmente en la línea C3, pero alcanzar una frecuencia de 10 minutos en horas punta requeriría la operación de 6 autobuses simultáneamente, lo que supondría un coste anual de 444.200 €, resultando inviable dentro de los límites presupuestarios del proyecto. Respecto a las líneas C1 y C2, se presta un servicio mixto en temporada de invierno: expediciones regulares en horas punta y transporte a demanda el resto del día, lo que permite mantener la eficiencia operativa y responder de forma flexible a la demanda real.
12	El proyecto debe incluir la red de información al usuario/a:	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	• Información a viajeros en tiempo real • Información de gestión en tiempo real • Mejoras de seguridad física y protección • Modos de pago sin contacto y anterior al acceso al autobús.	<i>Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.</i> <i>Asimismo cabe señalar que el contenido del PSP y con él del futuro contrato se adapta a los recursos disponibles para su gestión, tanto económicos como humanos.</i>
13	<i>Líneas Circular C1, C2 – Puerto – Sagunto y Línea Circular</i> <i>Los horarios que se indican no son los óptimos para dar servicio:</i> <i>El servicio debe iniciarse antes del 6:30 horas de la mañana y termina poco después de las 23:00 horas de la noche, horarios con el que se cubre la mayoría de los turnos laborales de los polígonos comerciales.</i> <i>La frecuencia de paso a 10 minutos, de lunes a sábados en horas punta y de 20 minutos el resto de día y horas.</i> <i>Con interconexión entre diferentes líneas de autobús.</i>	<i>Desestimada.</i> <i>Es la línea D la que da mayor cobertura horaria, las líneas C funcionan como refuerzo. No resulta justificable el aumento de vehículos y frecuencias en base a la demanda existente y prevista.</i>
14	<i>Línea Circular C3: Sagunto – Polígonos industriales – Puerto de Sagunto.</i> <i>El proyecto debe considerar que los polígonos industriales dispondrán de línea de autobús interna y gratuita en el interior de grandes polígonos como Parc Sagunt I y II.</i> <i>Los horarios para una</i>	<i>Estimada parcialmente.</i> <i>Resulta inviable dentro de los límites presupuestarios del proyecto.</i> <i>El nuevo diseño incluye el inicio del servicio de la línea C3 a las 5:00 h para dar cobertura al primer turno laboral y el trazado de la línea se ha definido tal que se maximice su cobertura sin poner en riesgo su funcionalidad y tiempos de recorrido competitivos respecto al</i>

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	población trabajadora que va a tres turnos horarios de 6-14-22, deben iniciarse a las 5 de la mañana y terminar a las 23 horas. 3. La frecuencia de paso a 10 minutos, de lunes a sábados en horas punta, y de 20 minutos el resto de día y horas. 4. Re-evaluar la planificación estratégica. El radio de cobertura de las líneas se sitúa a más de 400 metros de los barrios de Baladre, Congo, San José, 500 viviendas, Metales y Cabos y Ríos. 5. Re-evaluar la planificar la táctica: los tiempos de duración del servicio de 11 horas, un autobús cada 60 minutos, con 1 autobús en la línea, es insuficiente. No alcanza a los tres turnos de trabajo, no puede dejarse personas en tierra hasta que llegue el servicio a la demanda.	vehículo privado.
15	Línea 335 o BUS NIT: Sagunto – Puerto de Sagunto. Incluir paradas en la estación de Renfe y el hospital de Sagunto, en cada sentido.	Estimada. Estación RENFE: Se ha ampliado el horario de la línea D hasta las 23:30 h, con el objetivo de dar cobertura a los últimos servicios de tren desde y hacia Valencia y Castellón. Hospital: Se ha prolongado el recorrido de la línea 335, estableciendo el hospital como inicio y fin de línea, mejorando así su accesibilidad.
16	A fin de agilizar el acceso a los vehículos, establecer los sistemas necesarios para permitir que las personas usuarias puedan abonar o canjear el billete en la misma parada, antes de subir al autobús u optar por vehículos diseñados para que las personas que acceden al vehículo con	Desestimada. Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte “el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de transporte del servicio [...]”. Dicho sistema deberá ser

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	un bono o tarjeta de abonado puedan acceder sin guardar la cola de quien accede abonando el billete de un viaje concreto.	compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros aspectos un sistema de ticketing y monetica, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados. Es decir, el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago abordó más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.

ALEGACIÓN N.º 3		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	29/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 29132/2024
	Administración/ Ente	K.S.

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	PRIMERA. El servicio a demanda es relegado únicamente a las horas valle. Aunque este tipo de servicio presente un fuerte potencial de uso, tal y como se aprecia en otros municipios en los que se ha implantado, en el PSP no se le está dando ningún protagonismo. Además, su uso residual no parece en coherencia con la inversión que requiere su implantación con éxito (publicidad, medios de contacto ciudadano-operador –usualmente app–, etc.). SEGUNDA. El servicio a demanda se presenta en íntima relación con las mencionadas líneas C1, C2 y C3. Aunque en el PSP se solicita al operador el desarrollo de su funcionamiento y establecer los mecanismos concretos para la gestión y operación de las expediciones a demanda de estas líneas, así como “su descripción detallada, completa y entendible” en la web del propio operador, se podría	Estimada. Se ha incorporado un apartado específico con una descripción más detallada del funcionamiento del servicio a demanda, con el fin de aclarar su operativa. Asimismo, se han actualizado los datos de uso de las líneas C1 y C2 con la información más reciente disponible (año 2024).

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	deducir que el transporte a demanda estará rígidamente limitado a los itinerarios y paradas de las líneas a la que va asociado, y que se prestará la expedición –similar a la regular– solo si es solicitada previamente por el usuario. TERCERA. El uso del servicio a demanda es discontinuo, a saber: • En invierno, de lunes a viernes, en franjas determinadas: de mañana y de tarde (C1 y C2) o únicamente de mañana (C3). • En verano, de lunes a viernes, en franja horaria determinada de mañana (C3). • Los fines de semana no hay servicio a demanda de autobús. Esta disgregación del servicio podría dificultar una comunicación clara con el ciudadano, en cuanto a que entienda en qué consiste y para qué se utiliza el autobús a demanda, así como también que se instale en los usuarios la costumbre de uso de este tipo de servicio, que requiere de su participación.	
4	La cobertura al hospital se realiza mediante las líneas C1 y C2, que no prestan servicio los fines de semana durante el invierno (en verano, sí).	Estimada. Se ha ampliado el calendario de operación de las líneas C1 y C2 para complementar a la línea D y mejorar la cobertura al hospital.
5	La línea C3 planteada tiene un recorrido muy largo, y resulta difícil abarcar con una línea regular una conexión al núcleo de población con los polígonos industriales.	Desestimada. Aumentar el número de vehículos para que el recorrido sea menor no resulta justificable en base a la demanda prevista.

ALEGACIÓN N.º 4		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	29/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 28922/2024
	Administración/Ente	AVSA

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	PRIMERA – Recursos adscritos al servicio. <i>De la descripción y tabla anterior, se desprende que la utilización exclusivamente de vehículos Clase II, limita mucho a los ofertantes en cuanto a la posibilidad de elegir vehículos puesto que no permite vehículos de clase I, los cuales, pueden ser más beneficiosos para el tipo de servicio que se recoge y pretende en este Proyecto. Es por ello por lo que solicitamos que se permita ofrecer alguna unidad clase I, aunque para ello, el ofertante, deba respetar el Real Decreto – ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de (...) y para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (BOE/03/11/2021).</i>	Estimada. <i>En relación con la solicitud de permitir la inclusión de unidades de clase I, se ha valorado la propuesta y, en consecuencia, se ha incluido la posibilidad de adscribir recursos correspondientes a vehículos de clase I, siempre respetando el cumplimiento del Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, y la normativa vigente sobre promoción de vehículos limpios y energéticamente eficientes.</i>
2	SEGUNDA – Consumos y baterías. El aprovechamiento real de la batería. <i>El aprovechamiento real de la batería solamente es del 80% para un correcto funcionamiento de ésta, por seguridad y para alargar la vida útil de la misma. Con esto queremos incidir en que tras el servicio, el vehículo, debe regresar a la cochera para realizar la recarga de su batería y todo ello, antes de que el consumo baje de un 20% de SOC (Estado de Carga), de forma que, de los 420 kWh de capacidad de la batería, solo se aprovecharía el 80% o lo que es lo mismo: 336 kWh que, con el consumo medio indicado en el Proyecto de Servicio Público, daría como resultado una autonomía de 258,5 km. Siendo esta una autonomía inferior a la indicada en este.</i>	Estimada. <i>Se ha tenido en cuenta que para un correcto funcionamiento la batería se debe utilizar solo hasta el 80% de su capacidad, garantizando así la seguridad y prolongando su vida útil. Por ello, se han modificado los kilómetros asignados por autobús eléctrico en el Proyecto de Servicio Público para cumplir con esta autonomía realista, asegurando que la capacidad disponible sea suficiente para el servicio requerido.</i>
3	Degradación natural de la batería. <i>Respecto a esto, no se ha tenido en cuenta la degradación natural de la batería por los ciclos de carga (como ya apuntábamos en el punto anterior, se</i>	Estimada. <i>Se ha tenido en cuenta la degradación natural de la batería debido a los ciclos de carga y descarga, reconociendo que con el paso del tiempo la autonomía</i>

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>infiere de una manera tácita, que el mejor aprovechamiento de la batería da como resultado una ralentización de esta degradación), de forma que conforme pasen los años de vida del posible contrato, la autonomía del vehículo disminuirá.</i>	<i>del vehículo disminuirá.</i>

ALEGACIÓN N.º 5		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	27/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 28391/2024
	Administración/Ente	Cooperativa Socoltie

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	<i>El Centro Ocupacional Socoltie es un centro de atención y formación socioeducativa de personas con discapacidad intelectual, cuyo principal objetivo es la integración social e inserción laboral de este colectivo. Es por este motivo que alegamos se nos considere dentro de la Ordenanza Municipal, reguladora de Tarifas, como centro de formación continua hacia dichos fines y que nuestros usuarios/as puedan beneficiarse de tarifas especiales como la del bono estudiantes o similares, contemplada en la actual ordenanza.</i>	Desestimada. <i>No es objeto del PSP el establecimiento de las condiciones asociadas a las diferentes tarifas. Se valorará la propuesta en el ámbito de la Ordenanza reguladora de tarifas por prestación del servicio de transporte público urbano.</i>
2	<i>En relación a los distintivos/ideogramas correspondientes a la preferencia en la ocupación de los asientos, solicitamos que se simbolice la discapacidad intelectual con algún distintivo en pictograma dentro de los autobuses. De esta manera, ocuparían asiento preferente personas del centro con problemas de orientación, de estabilidad o con inquietud nerviosa. En principio, se puede utilizar alguno de los pictogramas que desde "Plena Inclusión" se proponen. https://www.plenainclusion.org</i>	Estimada. <i>Se ha valorado la propuesta y, en consecuencia, se ha incluido en el apartado 11 del documento B la simbología correspondiente para representar la discapacidad intelectual en los pictogramas dentro de los autobuses, siguiendo las recomendaciones de "Plena Inclusión".</i>
3	<i>En lo referente a las paradas y horarias de las líneas, alegamos:</i> - <i>La instalación de una parada en la</i>	Estimada. - <i>Se ha incluido la parada en la Av. 3 de abril.</i>

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>Avd. 3 de abril para la línea C3. Pues observamos que en los anexos no aparece como tal y en esta zona del barrio Biensa tenemos usuarios/as con movilidad reducida y problemas de la orientación.</i> - <i>La instalación de una parada de autobús de las líneas D, C1, C2 y C3, (que serían las utilizadas por el centro), situada en la Avda. Fausto Caruana a la altura del antiguo Matadero, tanto en dirección Puerto-Sagunto como Sagunto-Puerto. Dicha parada se situaría mucho más cercana a nuestro centro que las actuales y facilitaría la autonomía de nuestros usuarios/as en sus traslados de la parada al centro y viceversa (siendo éste por ahora, con acompañamiento): Contribuyendo así, a una mayor independencia física y psicosocial de estas personas.</i>	- <i>La distribución de paradas actual no permite la instalación de una nueva parada de autobús física en el punto sugerido sin comprometer la eficiencia del servicio. A nivel de operativa se valorará la creación de una parada a demanda en dicho punto.</i>
4	<i>El servicio a demanda de un autobús que pasara de lunes a viernes (días de atención del centro), por dicha parada en horario lo más cercano posible a la hora de salida del centro, sobre las 16:30 h. Esto significaría que los usuarios/as completarían íntegramente la hornada de atención y formación en el centro y evitaría el trasiego que hoy en día supone la movilidad de personas, para el buen funcionamiento del centro.</i>	Desestimada. <i>Tanto el horario como los puntos de parada del servicio a demanda se definen en base a la misma. Si existe demanda en una parada y horario determinado se realizará el servicio.</i>

ALEGACIÓN N.º 6		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	28/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 28587/2024
	Administración/ Ente	Associació Veïnal La Victoria

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
-----	-----------	-----------

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore, dar participación previa a la ciudadanía de Sagunto, al no haber habido audiencia pública donde se realizarán aclaraciones en detalle del proyecto.	Desestimada. Durante la redacción del Proyecto de Servicio Público se han realizado tres talleres de participación dirigidos a colectivos concretos. La participación se realiza durante la fase de redacción del proyecto para poder incluir las necesidades ciudadanas en el documento. De forma previa a la puesta en marcha del contrato, se realizará la difusión y comunicación pertinente del servicio de la que se informará a través de los medios institucionales, nota de prensa y web municipal.
2	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que las líneas existentes comuniquen todos los barrios del pueblo, el diseño ya ha dado muestras de su ineficacia operativa durante todos los años anteriores.	Desestimada. El análisis del funcionamiento de las líneas actuales ha demostrado que las líneas que funcionan de forma eficaz, en las que hay demanda y uso adecuado son las que conectan centros atractores de movilidad como son equipamientos, especialmente educativos, centros comerciales o la estación de RENFE. Las dimensiones de los núcleos urbanos permiten que los desplazamientos entre barrios puedan realizarse a pie.
3	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que las personas de cualquier colectivo disfruten de los servicios en las mismas condiciones de seguridad, igualdad y confort y de manera autónoma.	Desestimada. Tal y como consta en el documento inicialmente aprobado, apartado 14. Accesibilidad del servicio “las disposiciones relativas a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen al pliego de condiciones del contrato tendrán el carácter de esenciales para el operador del servicio” con el objeto de garantizar la igualdad de uso a la que se hace referencia. Respecto a la igualdad de género se han incluido medidas concretas que permitirán el uso asociado a los cuidados que genera desplazamientos cortos y de tipo pendular, para ello se

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		han ampliado los tiempos de transbordo y este en la misma y entre diferentes líneas, también se ha ampliado la edad hasta que los niños y niñas viajan gratis para facilitar los desplazamientos a centros escolares o se ha incluido la parada a demanda en los autobuses nocturnos. En cualquier caso el contenido del PSP está normalizado y establecido en la Ley 6/2011, de 1 de abril de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, los aspectos relativos a inclusión e igualdad son susceptibles de desarrollarse en el Reglamento de uso en el que se está trabajando de forma paralela.
4	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que el radio de cobertura de las líneas se debe situar a menos de 250 metros.	Desestimada. En el diagnóstico realizado de forma previa a la redacción del PSP se ha valorado la cobertura actual como adecuada analizándola en base al radio de 250m propuesto en la alegación. Cabe señalar que la distancia entre paradas es determinante en el tiempo en el que se efectúa el recorrido y la adecuación de una línea se basa entre la capacidad de cobertura y la eficacia del desplazamiento medido en tiempo, conceptos en los que se basa la propuesta presentada.
5	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que los tiempos de recorrido no deben desalentar a los usuarios, como sucede en las líneas C1 y C2. Mejorar las frecuencias de estas líneas.	Desestimada. No existe demanda que justifique el aumento de frecuencias. Las carencias de las líneas C1 y C2 se compensarán con el transporte a demanda.
6	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore mejorar los accesos que evite el acceso al autobús lentamente y no se formen colas.	Desestimada. Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte “el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de transporte del servicio [...]”. Dicho sistema deberá

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		<i>ser compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros aspectos un sistema de ticketing y monetica, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados.</i> <i>Es decir el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago abordo más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.</i>
7	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que el paso por las paradas debe ser regular, ajustando el funcionamiento del sistema para que los usuarios conozcan de memoria los horarios de paso de los autobuses por las paradas.</i>	Desestimada. <i>El PSP contempla dos modalidades de servicio a demanda y regular. Ambas están sujetas a un horario de paso por las paradas, en la modalidad a demanda se definirá diariamente en función de las necesidades y en las líneas regulares existirá un horario establecido.</i> <i>No obstante los autobuses urbanos que circulan por calzadas compartidas con vehículos privados se encuentran condicionados por las condiciones del tráfico existente en el momento en el que se realiza el desplazamiento y en función del mismo el tiempo que se tarda en llegar de un punto a otro varía en diferentes momentos del día y de un día a otro, por lo que los horarios en paradas deben entenderse como aproximados, para conocer el momento exacto de paso existen otros mecanismos como las aplicaciones móviles o las pantallas en paradas que informan en tiempo real.</i>
8	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore adaptar las paradas de autobús a las personas con discapacidad. Remodelar el 100% de las paradas de autobús.</i>	Desestimada. <i>La propuesta queda fuera del ámbito del PSP.</i>
9	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore el coste por unidad de viaje en autobús y que</i>	Desestimada. <i>El apartado 8 del PSP comprende el estudio económico financiero del</i>

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>mantenga las bonificaciones actuales para el uso habitual del autobús.</i>	<i>servicio, que incluye todos los aspectos establecidos en la Ley 6/2011.</i> <i>Respecto a las bonificaciones es preciso tener en cuenta los siguientes aspectos:</i> - <i>El importe de los títulos propios multiviaje cuyo coste se ha reducido al 50% es subvencionado por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible desde 2022, el ministerio subvenciona un 30% y el ayuntamiento el 20% restante.</i> - <i>Desde la creación de los títulos integrados (SUMA) y la firma del convenio para su uso en los autobuses municipales el uso de títulos propios ha disminuido considerablemente, del 95% de viajes en 2021 al 10% en la actualidad. La gestión de dichos títulos y sus correspondientes bonificaciones corresponde a la ATMV.</i> <i>Por tanto, los títulos sobre los que es competente el Ayuntamiento para mantener las bonificaciones suponen un porcentaje muy bajo respecto al uso total.</i>
10	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que el pago se pueda realizar sin contacto antes de la utilización efectiva del autobús.</i>	Desestimada. <i>Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte “el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de transporte del servicio [...]”. Dicho sistema deberá ser compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros aspectos un sistema de ticketing y monetica, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados.</i> <i>Es decir el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago</i>

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		abordo más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.
11	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que agilice el acceso para que la gente que paga en metálico no interfiera con el resto del pasaje.	Desestimada. Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte “el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de transporte del servicio [...]”. Dicho sistema deberá ser compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros aspectos un sistema de ticketing y monetica, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados. Es decir el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago abordó más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.
12	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta valore que el servicio de autobuses contará con una APP del transporte donde se pueda ver toda la información disponible. Esta aplicación dispondrá de un botón lila en todas las pantallas de la aplicación para que pueda activarse en caso de una situación de riesgo o de incomodidad que derivará a un teléfono de atención jurídica o psicológica.	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.
13	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta valore que el servicio público de transporte que incluya campañas de publicidad, acciones de comunicación y otros eventos.	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		<i>mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.</i>
14	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta por no garantizar la conectividad entre el servicio de transporte urbano del municipio de Sagunto y el transporte interurbano de viajeros a través del servicio de Renfe en la estación de ferrocarril.</i>	Desestimada. <i>Tal y como consta en el punto 6.1.1. Coordinación con RENFE Cercanías, líneas C-5 y C-6 “los horarios de las líneas del presente proyecto se han planteado de modo que se coordinen en la medida de lo posible con aquellos de la red de cercanías”.</i>
15	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta para que el Hospital de Sagunto y la estación de Cercanías Renfe disponga de servicio de autobús con parada 24 horas al día, conectando los principales núcleos poblacionales.</i>	Estimada. <i>Estación RENFE: Se ha ampliado el horario de la línea D hasta las 23:30 h, con el objetivo de dar cobertura a los últimos servicios de tren desde y hacia Valencia y Castellón.</i> <i>Hospital: Se ha prolongado el recorrido de la línea 335, estableciendo el hospital como inicio y fin de línea, mejorando así su accesibilidad.</i>
16	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que verifique que el cumplimiento de la norma de accesibilidad en los vehículos se cumple antes de otorgar la concesión y se revise dos veces al año esas capacidades del vehículo.</i>	Desestimada. <i>Tal y como consta en el documento inicialmente aprobado, apartado 14. Accesibilidad del servicio “las disposiciones relativas a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen al pliego de condiciones del contrato tendrán el carácter de esenciales para el operador del servicio. Por lo que no cabe la contratación si el servicio no es accesible.</i> <i>En el apartado 11.2 PLAN DE CALIDAD DEL SERVICIO se incluyen informes mensuales en los que la empresa adjudicataria informará, entre otras cuestiones sobre incidencias en el servicio, donde se hace referencia expresamente a las incidencias con rampas.</i>
17	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que habilite una aplicación para las reclamaciones por el servicio y para incidencias en el mantenimiento de autobuses, paradas, etc.</i>	Desestimada. <i>El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones</i>

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.
18	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que habilite que los autobuses incluyan información audio visual sobre el recorrido, la parada en curso y la próxima parada.	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.
19	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que incluya cláusulas que obligue a la empresa concesionaria a sustituir los autobuses de motores de combustión interna por, autobuses urbanos nuevos que recorten sus emisiones como mínimo un 90%, hasta neutralizarlas a partir de 2035.	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.

“

La arquitecta municipal dependiente del departamento de movilidad urbana emite al respecto informe de fecha 14/10/2025 con el siguiente contenido:

“(…)

En el plazo estipulado se presentaron 6 escritos en ambos expedientes, cuyo contenido hace referencia al proyecto de servicio público de transporte de viajeros. Dichos escritos fueron presentados por diferentes agentes, con número de alegaciones variable, así como magnitud y pretensiones.

Tras el estudio de las alegaciones presentadas se clasifican en tres grupos en función del tratamiento que, desde el punto de vista municipal se considera conveniente dar a cada una de ellas:

1. Alegaciones cuyo contenido se considera imprescindible incluir en PSP.

2. Alegaciones cuya inclusión en PSP se solicita valorar.
3. Alegaciones cuyo contenido no tiene cabida en el PSP, por quedar fuera del ámbito del mismo o implicar su inclusión recursos no disponibles.

En base a lo anterior y al cambio de escenario de la demanda, se solicitó al equipo redactor revisar los documentos inicialmente aprobados, así como dar respuesta a las alegaciones presentadas.

El objeto del presente informe es valorar la adecuación de la respuesta emitida respecto a lo planteado en la alegación y su coherencia con la clasificación realizada.

INFORME La valoración de las respuestas se ha realizado según los siguientes criterios:

- Grupos 1 y 2, en el informe del Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana, SEFYCU 7284453, respecto a los documentos objeto de contrato revisados, (NRE 43044, 07/08/2025), se ha realizado un análisis detallado de las acciones realizadas respecto a las alegaciones clasificadas en los grupos 1 y 2. De dicho análisis se deriva respecto a las alegaciones clasificadas en el grupo 1 que la respuesta únicamente se considerará adecuada en caso de ser estimatoria, mientras en las clasificadas en el grupo 2 se aceptan aquellas que implican estimación parcial.*
- Grupo 3, dado que incluyen un contenido que no tiene cabida en el PSP o implica su inclusión recursos no disponibles, únicamente se valorará de manera favorable la desestimación.*

Se revisa a continuación el listado de alegaciones que conforman cada uno de los grupos de clasificación, la respuesta otorgada a cada una de ellas y se valora la coherencia entre las mismas:

ALEGACIÓN	CLASIFICACIÓN	RESPUESTA	VALORACIÓN
Registro de entrada nº 27533/2024, 22/05/2024 De: AUTORIDAD DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE VALENCIA (ATMV)			
1	1	ESTIMADA	
2	1	ESTIMADA	
3	1	ESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada nº 28852/2024, 28/05/2024, De: Unión Intercomarcal de Comisiones Obreras del Camp de Morvedre i Alt Palància			
1	3	DESESTIMADA	
2	3	DESESTIMADA	
3	2	ESTIMADA	
4	2	ESTIMADA	
5	3	DESESTIMADA	
6	3	DESESTIMADA	
7	3	DESESTIMADA	
8	3	DESESTIMADA	
9	3	DESESTIMADA	
10	1	ESTIMADA	
11	2	ESTIMADA PARCIALMENTE	
12	3	DESESTIMADA	
13	3	DESESTIMADA	
14	2	ESTIMADA PARCIALMENTE	
15	2	ESTIMADA	
16	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada nº 29132/2024, 29/05/2024, De: KAMILLA SAKALOSH			
1	1	ESTIMADA	
2	1	ESTIMADA	
3	1	ESTIMADA	
4	1	ESTIMADA	
5	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada nº 28587/2024, 28/05/2024, De: ASSOCIACIÓ VEÏNAL LA VICTORIA			
1	3	DESESTIMADA	
2	3	DESESTIMADA	
3	3	DESESTIMADA	
4	3	DESESTIMADA	
5	3	DESESTIMADA	
6	3	DESESTIMADA	
7	3	DESESTIMADA	

8	3	DESESTIMADA	
9	3	DESESTIMADA	
10	3	DESESTIMADA	
11	3	DESESTIMADA	
12	3	DESESTIMADA	
13	3	DESESTIMADA	
14	3	DESESTIMADA	
15	2	ESTIMADA	
16	3	DESESTIMADA	
17	3	DESESTIMADA	
18	3	DESESTIMADA	
19	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada n° 28391/2024, 27/05/2024, De: COOPERATIVA SOCOLTIE			
1	3	DESESTIMADA	
2	2	ESTIMADA	
3	2	ESTIMADA	
4	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada n° 28922/2024, 29/05/2024, De: AVSA			
1	2	ESTIMADA	
2	2	ESTIMADA	
3	2	ESTIMADA	
			FAVORABLE

En base a lo anterior se informa FAVORABLEMENTE la respuesta emitida por el equipo redactor a las alegaciones presentadas.”

QUINTO

Mediante Registro de entrada de fecha 7/8/2025 la empresa consultora de la administración CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL, aporta al expediente Proyecto de Servicio Público de Transporte Urbano de Viajeros (Documento B) y Estudio de Viabilidad Económico Financiero (Documento C) con las modificaciones introducidas a raíz de las alegaciones presentadas, obrando informe de la Arquitecta municipal dependiente del departamento de movilidad de fecha 13/10/25 que dispone:

“El objeto del presente informe es valorar la adecuación de los cambios realizados en los documentos A, B, C y D a las causas que motivaron la modificación del contrato que constan en 1040599C_INFORME tráfico y movilidad MODIFICACIÓN CONTRATO - SEFYCU 6152903:

- 1. Aumento exponencial de la demanda del servicio de transporte público urbano en los últimos años (de 631.147 personas viajeras en 2022, año y datos utilizados para realizar el diagnóstico, a 1.254.416 personas viajeras en 2024).*
- 2. Presentación de alegaciones cuya inclusión en PSP se considera conveniente valorar, lo que supone la revisión de documentos ya entregados e inicialmente aprobados.*

A los puntos anteriores cabe añadir una serie de cuestiones que no han sido objeto de alegación pero que han sido detectadas por el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana con posterioridad a la aprobación del documento, que se considera conveniente revisar y que fueron trasladadas al equipo redactor junto a la valoración de alegaciones.

En base a lo anterior el informe se estructura en los siguientes puntos:

- 1. Introducción datos demanda 2024.*
- 2. Inclusión contenido alegaciones.*
- 3. Otras cuestiones a revisar.*

INFORME

1_ Introducción datos demanda 2024.

Se consideran adecuadas las modificaciones que se han realizado en los documentos A, B y C relativas a la variación de la demanda. En el ANEXO I_ Introducción datos demanda 2024 se analizan los cambios realizados de forma detallada y se valoran los mismos.

2_ Inclusión contenido alegaciones. Las alegaciones presentadas durante el período de información pública se clasificaron en tres grupos por el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana:

- 1. Alegaciones cuyo contenido se considera imprescindible incluir en PSP*
- 2. Alegaciones cuya inclusión en PSP se solicita valorar.*
- 3. Alegaciones cuyo contenido no tiene cabida en el PSP, por quedar fuera del ámbito del mismo o implicar su inclusión recursos no disponibles.*

Las alegaciones clasificadas en el grupo 3 no se consideran en el presente informe, ya que no se ha solicitado al equipo redactor acción alguna respecto a las mismas en relación a los documentos objeto de contrato. Se consideran adecuadas las modificaciones realizadas o la justificación de no haberlas realizado del equipo redactor en el documento B, único afectado por las alegaciones presentadas. El contenido de las alegaciones presentadas, la descripción de la acción realizada, así como su valoración se encuentran en el Anexo II_ Inclusión contenido alegaciones.

3_ Otras cuestiones a revisar. Se consideran adecuadas las modificaciones realizadas o la justificación de no haberlas realizado del equipo redactor en los documentos B y D, afectados por las cuestiones planteadas desde el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana.

El listado de cuestiones que se han trasladado al equipo redactor, la descripción de la acción realizada o la justificación de no haberla realizado, así como su valoración se encuentran en el Anexo III_ Otras cuestiones.

En base a lo anterior se informan FAVORABLEMENTE los documentos A, B, C y D revisados y entregados.”

SEXTO

Paralelamente al presente expediente continúan tramitándose sendos procedimientos, uno para la aprobación de la ordenanza reguladora del servicio de transporte público urbano de viajeros y otra para la aprobación de la ordenanza reguladora de las

prestaciones públicas patrimoniales no tributarias (tarifas) derivadas de la prestación del servicio.

CONSIDERACIONES

PRIMERO

PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO

Artículo 26.1 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana dispone:

“El proyecto de servicio público de transporte será aprobado inicialmente por la administración competente y sometido a información pública e informe de las restantes administraciones afectadas. Se dará igualmente traslado a otros operadores afectados, bien por la coincidencia de servicios o zonas afectadas, o por las necesidades de coordinación establecidas, así como en su caso a los concesionarios de obra pública que pudieran estar afectados por los nuevos servicios.

2. Concluido el periodo de información pública e informe institucional, se procederá a la aprobación del proyecto y a su licitación o encomienda, según proceda.”

A la vista de lo expuesto, tomando en consideración los antecedentes e informes descritos en el presente documento y que vienen a dar respuesta a las alegaciones presentadas, procede aprobar el proyecto de servicio público de transporte urbano de viajeros presentado por la empresa CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL mediante instancia presentada en fecha 7/8/2025 y ordenar su publicación en el BOP de Valencia.

SEGUNDO

ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

El artículo 285.2 de la LCSP establece:

“2. En los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera, que tendrán carácter vinculante en los supuestos en que concluyan en la inviabilidad del proyecto. En los casos en que los contratos de concesión de servicios comprendan la ejecución de obras, la tramitación de aquel irá precedida, además, cuando proceda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 248.1, de la elaboración y aprobación administrativa del Anteproyecto de construcción y explotación de las obras que resulten precisas, con especificación de las prescripciones técnicas relativas a su realización; y, además, de la redacción, supervisión, aprobación y replanteo del correspondiente proyecto de las obras.

En los supuestos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma, el estudio de viabilidad se pronunciará sobre la existencia de una posible ayuda de Estado y la compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.”

A la vista de lo expuesto, tomando en consideración los antecedentes e informes descritos en el presente documento procede aprobar el Estudio de Viabilidad económico financiero del servicio público de transporte urbano de viajeros presentado por la empresa CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL mediante instancia presentada en fecha 7/8/2025 y ordenar su publicación en el BOP de Valencia.

TERCERO

ADMINISTRACIONES AFECTADAS

El artículo 333.3 de la LCSP establece:

“La Oficina Nacional de Evaluación, con carácter previo a la licitación de los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios a celebrar por los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras, así como por otros entes, organismos y entidades dependientes de la Administración General del Estado y de las Corporaciones Locales, evacuará informe preceptivo en los siguientes casos:

- a) Cuando el valor estimado del contrato sea superior a un millón de euros y se realicen aportaciones públicas a la construcción o a la explotación de la concesión, así como cualquier medida de apoyo a la financiación del concesionario.
- b) Las concesiones de obras y concesiones de servicios en las que la tarifa sea asumida total o parcialmente por el poder adjudicador concedente, cuando el importe de las obras o los gastos de primer establecimiento superen un millón de euros.”

Por su parte, la disposición adicional cuadragésima quinta de la LCSP dispone:

“Remisión de contratos de concesión de obras y de concesión de servicios al Comité Técnico de Cuentas Nacionales LCSP

El Comité Técnico de Cuentas Nacionales creado por la Disposición adicional primera de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, emitirá un informe sobre los efectos de la celebración del contrato en las cuentas económicas de la Administración contratante, en relación con los contratos de concesión de obras o de concesión de servicios adjudicados en los ámbitos del sector público autonómico y local, cuyo valor estimado sea igual o superior a doce millones de euros, o en cuya financiación se prevea cualquier forma de ayuda o aportación estatal, o el otorgamiento de préstamos o anticipos. A tales efectos estos contratos deberán remitirse al citado Comité Técnico de Cuentas Nacionales.”

Los parámetros previstos para el contrato de concesión de servicio público de transporte público urbano de viajeros que nos ocupa son de un valor estimado superior a los valores estimados en los artículos trascritos y se prevé realizar aportaciones públicas para cubrir el déficit de explotación de la concesión.

Así pues, será necesario solicitar el informe de la Oficina Nacional de Evaluación y del Comité Técnico de Cuentas Nacionales.

Del mismo modo, deberá remitirse el expediente a la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia, organismo que coordina las competencias en materia de transporte público regular de viajeros de la Generalitat, a la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori, así como al Ayuntamiento del Municipio de Canet d'En Berenguer.

CUARTO

REGLAMENTO DEL SERVICIO Y RÉGIMEN TARIFARIO

Dada la especificidad de estos documentos su tramitación se aborda de manera paralela al presente expediente, pero de forma autónoma.

QUINTO

COMPETENCIA

De conformidad con la DA 2ª de la LCSP:

“1. Corresponden a los Alcaldes y a los Presidentes de las Entidades Locales las competencias como órgano de contratación respecto de los contratos de obras, de suministro, de servicios, los contratos de concesión de obras, los contratos de concesión de servicios y los contratos administrativos especiales, cuando su valor estimado no supere el 10 por ciento de los recursos ordinarios del presupuesto ni, en cualquier caso, la cuantía de seis millones de euros, incluidos los de carácter plurianual cuando su duración no sea superior a cuatro años, eventuales prórrogas incluidas siempre que el importe acumulado de todas sus anualidades no supere ni el porcentaje indicado, referido a los recursos ordinarios del presupuesto del primer ejercicio, ni la cuantía señalada.

2. Corresponden al Pleno las competencias como órgano de contratación respecto de los contratos mencionados en el apartado anterior que celebre la Entidad Local, cuando por su valor o duración no correspondan al Alcalde o Presidente de la Entidad Local, conforme al apartado anterior.”

Al estar prevista una duración de la concesión administrativa de diez años, la competencia para la adopción del presente acuerdo corresponde al Pleno.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 22. Concejales ausentes en la votación: 3, Señoras/es. Sáez, Catalán y Picó.- Votos a favor: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Abstenciones: 9, Señores/as. Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano y Soriano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Diseño Urbano, Ecología e Infraestructuras, el Ayuntamiento Pleno, por 13 votos a favor del PSOE y EU-Unides Podem y 9 abstenciones del PP, IP, VOX y Compromís per Sagunt, ACUERDA:

PRIMERO. Aprobar definitivamente el Proyecto de Servicio Público de transporte urbano de viajeros remitido por la Consultora del Ayuntamiento CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL remitido mediante instancia de fecha 7/8/2025, así como el correspondiente estudio de viabilidad económico-financiera remitido en la misma fecha.

SEGUNDO. Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia y el tablón de edictos de la sede electrónica municipal.

TERCERO. Notificar el presente acuerdo a las entidades y personas que han presentado alegaciones al expediente.

CUARTO. Dar traslado a efectos de informe a las siguientes instituciones a efectos de dar continuidad a la tramitación del expediente de contratación del servicio:
Oficina Nacional de Evaluación.
Comité Técnico de Cuentas Nacionales.

10 EXPEDIENTE 2577153E. MODIFICACIÓN INVENTARIO Y SEGREGACIÓN PARCELA POLÍGONO INDUSTRIAL SEPES. ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. - El Ayuntamiento de Sagunto es titular en pleno dominio y al 100% de la finca registral nº 38.413 del Registro de la Propiedad de Sagunto nº 1, inscrita en el tomo 1.793, libro 408, folio 200, según nota simple expedida el 31 de enero de 2022.

Su adquisición se produjo por cesión gratuita formalizada mediante escritura autorizada en Sagunto el día 30 de mayo de 1990 por el notario D. Esteban Moliner Pérez, constando la inscripción primera de dominio de fecha 11 de julio de 1990.

SEGUNDO. - La finca aparece descrita registralmente como:

- Naturaleza: Urbana.
- Localización: Polígono Industrial de Sagunto, calle Isaac Newton.
- Clasificación de uso: “Espacio libre”.
- Superficie: 38.000 m².
- Coordinación catastral: No coordinada a la fecha de la nota, conforme al art. 10.4 de la Ley Hipotecaria.

TERCERO. - En el Catastro Inmobiliario la parcela figura con la referencia 5745508YJ3954N0001FW, ubicada en CL Isaac Newton, 200, clase Urbano, uso principal Suelo sin edificar, con una superficie gráfica de 38.119 m². Su titularidad aparece atribuida al Ayuntamiento de Sagunto en un 100%.

CUARTO. - . El bien está igualmente incorporado al Inventario General de Bienes y Derechos del Ayuntamiento con el nº 1.2.00073, dentro del Epígrafe 1º Bienes Inmuebles Terrenos, con las siguientes características:

- Denominación: Espacio Libre nº 2 dentro del Polígono Industrial de Sagunto.
- Localización: Calle Isaac Newton, Polígono Industrial.
- Naturaleza jurídica: Uso público.
- Tipo de uso: Uso propio.

- Planeamiento aplicable: P.G.O.U. aprobado el 14/04/1992, clasificación como “Suelo Urbano – Espacios Libres de Uso Público”.
- Superficie:
 - Escritura: 38.000 m²
 - Catastral: 38.587 m²
 - Real: 38.000 m²
- Linderos:
 - Norte: Parcela industrial 113 y siguientes.
 - Sur: Calle Isaac Newton.
 - Este: Calle M. Curie.
 - Oeste: Parcelas industriales 103 a 110

QUINTO. - El Pleno del Ayuntamiento de Sagunto, en sesión ordinaria celebrada el 3 de octubre de 2024, aprobó, al amparo del artículo 61.1.d) del TRLOTUP, la Modificación de Previsiones del PGOU y de instrumentos de desarrollo, expediente 1835492W, cuyo contenido afecta a diversos ámbitos del municipio.

Entre los extremos modificados, resulta de aplicación al presente expediente el punto relativo a la: “Localización usos dotacionales y edificables sector industrial SEPES”.

Dicha modificación recalifica y redefine la ordenación pormenorizada del ámbito donde se integra la finca municipal registral 38.413, actualizando: el uso urbanístico, la calificación dotacional/edificable y la delimitación parcelaria, estableciendo expresamente una nueva configuración geométrica y la necesidad de practicar la segregación del suelo municipal para ajustarlo a las parcelas resultantes de la ordenación aprobada.

El planeamiento aprobado sustituye la configuración precedente del PGOU de 1992, cuya falta de ejecución y obsolescencia se detalla ampliamente en la memoria del expediente urbanístico, constatándose que el ámbito se encontraba degradado, abandonado y sin desarrollo material, y que la nueva ordenación pretende su integración efectiva en la trama urbana y la optimización del uso del suelo.

SEXTO. - De acuerdo con el plano técnico “Propuesta de ajuste de situación y superficies en parcela municipal del Polígono SEPES (Ref. Catastral 5745508YJ3954N0001FW)”, fechado en abril de 2024 y emitido en el marco del expediente urbanístico 1835492W, la finca registral 38.413 queda dividida en dos parcelas resultantes, con las siguientes superficies y coordenadas oficiales (ETRS89 – UTM):

PARCELA EDIFICABLE: Superficie oficial: 27.914,38 m²

Uso asignado por la modificación del PGOU: Industrial / edificable (según ordenanza SEPES).

Naturaleza jurídica resultante: Bien patrimonial, por aplicación del art. 81.2.a LBRL.

Coordenadas vértice a vértice (ETRS89 / UTM):

- (X=735741.826 , Y=4394276.648)
- (X=735772.046 , Y=4394344.765)
- (X=735804.491 , Y=4394417.898)

- (X=735666.255 , Y=4394477.005)
- (X=735619.322 , Y=4394497.065)

PARCELA DOTACIONAL – ZONA VERDE

Superficie oficial: 9.755,87 m² Uso asignado por el PGOU: Zona verde pública.
Naturaleza jurídica resultante: Bien de dominio público – uso público.

Coordenadas vértice a vértice (ETRS89 / UTM):

- (X=735741.826 , Y=4394276.648)
- (X=735594.772 , Y=4394339.519)
- (X=735581.732 , Y=4394255.845)
- (X=735709.041 , Y=4394236.094)



- X=735726.648 , Y=4394242.436)

SÉPTIMO. - La nueva configuración establecida en la Modificación de Previsiones del PGOU aprobada definitivamente afecta de forma directa a la finca de titularidad municipal descrita en los apartados anteriores, al imponer una nueva delimitación, geometría y asignación de usos diferenciados dentro del ámbito del Polígono SEPES.

En virtud de dicha ordenación, la finca registral nº 38.413, que hasta la fecha figuraba como una única parcela de carácter dotacional integrada en la ficha de inventario nº 1.2.00073, pasa a configurarse de facto como dos unidades territoriales perfectamente diferenciadas, tanto por su superficie como por su destino urbanístico y funcionalidad:

- Una porción del suelo queda destinada a zona verde pública, manteniendo su carácter dotacional y su vinculación al uso público, con una superficie de 9.755,87 m².

- La porción restante adquiere carácter edificable para uso industrial, conforme a la ordenanza SEPES, con una superficie de 27.914,38 m², separándose funcional y materialmente de la anterior.

Esta nueva delimitación se encuentra perfectamente definida en la documentación técnica que forma parte del expediente urbanístico 1835492W, concretamente en el plano denominado *“Propuesta de ajuste de situación y superficies en parcela municipal del Polígono SEPES (Ref. Catastral 5745508YJ3954N0001FW)”*, en el que se recoge la geometría resultante mediante coordenadas georreferenciadas en sistema ETRS89-UTM.

La realidad física derivada del nuevo planeamiento supone, por tanto, la fragmentación del ámbito originario de la finca municipal en dos parcelas diferenciadas e individualizables, con identidad propia, límites concretos y usos independientes, lo que constituye, a efectos materiales, una segregación de la finca matriz en dos porciones autónomas.

Dicha segregación no obedece a un acto dispositivo voluntario por parte de la Administración municipal, sino que deriva directamente de la nueva ordenación urbanística aprobada, resultando necesario la adecuación de la realidad patrimonial municipal a la configuración parcelaria actualmente vigente.

En consecuencia, la finca hasta ahora inventariada como una única unidad física y funcional ha dejado de existir como tal en la realidad territorial, precisándose su descomposición en dos parcelas independientes que deberán ser objeto de reconocimiento individualizado en el Inventario General de Bienes municipal.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. - De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17.1 del Real Decreto 1372/1989, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (RBEL),

“Las Corporaciones Locales están obligadas a formar inventario de todos sus bienes y derechos, cualquiera que sea su naturaleza o forma de adquisición.”

En cumplimiento de dicha obligación, el Ayuntamiento debe mantener actualizado su Inventario General de Bienes y Derechos, procediendo a incorporar las alteraciones físicas, jurídicas y urbanísticas que afecten a los bienes municipales. En particular, las modificaciones derivadas de la aprobación definitiva de instrumentos de planeamiento que alteren la ordenación o la calificación urbanística de un bien, como ocurre en el presente caso, deben reflejarse mediante la correspondiente modificación o actualización inventarial, incluyendo, cuando proceda, la segregación de parcelas y la determinación de su nueva naturaleza jurídica.

SEGUNDO. - Si bien los artículos 32 y 33 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (RBEL) contemplan la rectificación y comprobación del Inventario como operaciones que deben realizarse con carácter anual y con ocasión de la renovación de la Corporación, respectivamente, ello no impide que dicho Inventario pueda ser actualizado puntualmente en cualquier momento.

En efecto, resulta plenamente procedente incorporar en él aquellos actos administrativos o jurídicos que supongan la inclusión de nuevos bienes o la modificación de los datos correspondientes a bienes ya inventariados, especialmente cuando tales alteraciones derivan de la aprobación de instrumentos urbanísticos, de la variación de la naturaleza jurídica del bien o de la modificación de su configuración física o delimitación.

A mayor abundamiento, esta actualización puntual encuentra respaldo en el artículo 34.1 de la Ley 33/2003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP), de aplicación supletoria, el cual impone a las unidades competentes la obligación de adoptar las medidas oportunas para la “inmediata constancia en el Inventario General de Bienes y Derechos del Estado” de los hechos, actos o negocios que afecten a sus bienes y derechos.

Por analogía y en aplicación del principio de buena administración, esta exigencia de actualización inmediata resulta plenamente trasladable al Inventario municipal, garantizando la seguridad jurídica, la coherencia patrimonial y la adecuada gestión de los bienes públicos.

TERCERO. - En cuanto a la competencia para aprobar la modificación del bien en el Inventario General de Bienes y Derechos, debe estarse a lo dispuesto en el artículo 34 del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (RBEL), que establece:

“El Pleno de la Corporación local será el órgano competente para acordar la aprobación del inventario ya formado, su rectificación y comprobación.”

De esta previsión se desprende que corresponde al Pleno municipal acordar tanto la rectificación como la actualización del Inventario cuando se produzcan alteraciones jurídicas o físicas que afecten a los bienes municipales.

Por tanto, al tratarse en el presente caso de una modificación derivada de la nueva ordenación urbanística, que comporta la segregación de la finca matriz y la alteración de su calificación jurídica, resulta plenamente competente el Pleno para aprobar la correspondiente modificación inventarial.

CUARTO. - El artículo 20 del Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales (RBEL), regula los datos obligatorios que deben constar en el inventario respecto de los bienes inmuebles municipales. Entre dichos datos no se incluye referencia expresa a la calificación urbanística del bien, más allá de la exigencia contenida en su letra b) relativa a la identificación de su “naturaleza” como rústica o urbana.

No obstante, lo anterior, consta en la ficha inventarial de la finca objeto de este expediente una referencia específica a su calificación urbanística como “zona verde”, dato que, aun no siendo obligatorio, forma parte de la información descriptiva actualmente incorporada por el Ayuntamiento.

En consecuencia, y dado que la Modificación del PGOU (Expte. 1835492W) ha alterado la ordenación pormenorizada del ámbito, modificando la condición urbanística y delimitación del bien municipal, resulta procedente la rectificación de dicha mención, a fin

de adecuarla a la calificación urbanística vigente tras la aprobación definitiva del planeamiento.

Del mismo modo, procede rectificar la superficie consignada en la ficha, dato expresamente exigido por el artículo 20.e) del RBEL, para adecuarla a la superficie real resultante conforme al plano topográfico oficial de ordenación pormenorizada.

QUINTO. - La pérdida del carácter demanial de parte de la finca de titularidad municipal objeto del presente expediente no deriva de un acuerdo expreso de desafectación adoptado por el Ayuntamiento, sino que se produce de forma tácita y automática como consecuencia directa de la aprobación definitiva de la Modificación de Previsiones del PGOU (expediente 1835492W).

En virtud de dicha modificación del planeamiento urbanístico, una superficie de 27.914,38 m², anteriormente vinculada a un uso dotacional, deja de estar calificada como zona verde pública y pasa a integrarse en una ordenación pormenorizada con uso edificable de carácter industrial, desapareciendo así la afección al uso o servicio público que justificaba su carácter demanial.

La aprobación definitiva del nuevo planeamiento determina, por tanto, la pérdida sobrevenida de la condición de bien de dominio público de dicha porción de terreno, que pasa a tener la naturaleza de bien patrimonial del Ayuntamiento, sin que sea necesario un acuerdo expreso de desafectación, al quedar esta implícita en la propia ordenación urbanística vigente.

En consecuencia, la segregación de la finca municipal original y la clasificación diferenciada de las parcelas resultantes en el Inventario municipal, una como bien de dominio público (zona verde) y la otra como bien patrimonial (parcela edificable de uso industrial), constituyen un acto debido de adecuación del Inventario a la realidad física y jurídica derivada del planeamiento en vigor, garantizando la debida concordancia entre la situación urbanística del suelo y su reflejo en el Inventario General de Bienes del Ayuntamiento de Sagunto.

SEXTO. - La nueva ordenación aprobada modifica expresamente la delimitación, superficie y uso de la finca registral nº 38.413, por lo que la descripción actualmente contenida en la ficha 1.2.00073 resulta incompatible con la realidad física y jurídica derivada del planeamiento vigente.

En consecuencia, resulta necesario proceder a la rectificación de la citada ficha, adaptándola a la nueva configuración parcelaria y a los datos técnicos que figuran en el plano de “Propuesta de ajuste de situación y superficies en parcela municipal del Polígono SEPES”.

Con la aprobación definitiva de la Modificación de Previsiones del PGOU al amparo del artículo 61.1.d) del TRLOTUP (aprobado por Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell), la finca ve modificada su ordenación pormenorizada, dando lugar a dos parcelas con destino diferenciado:

- Una parcela con uso dotacional de zona verde pública, que conserva su carácter demanial como bien de dominio público, por quedar afectada de forma permanente a un uso público.
- Una parcela con uso industrial edificable, que adquiere la condición de bien patrimonial por no hallarse afecta a uso público ni a servicio público, todo ello de conformidad con lo previsto en los artículos 79.2 y 81.2.a) de la LBRL.

Esta alteración de la naturaleza jurídica debe quedar debidamente reflejada en el Inventario Municipal, mediante la baja de la configuración original y el alta independiente de las dos parcelas resultantes.

SÉPTIMO. - La segregación constituye un objeto de modificación física del bien inmueble que implica la división de una finca matriz en dos o más fincas independientes, dotadas de individualidad jurídica propia.

Toda alteración que suponga una variación en la configuración física o jurídica de los bienes inmuebles municipales debe quedar reflejada de forma expresa en el Inventario de Bienes, a fin de garantizar su adecuación permanente a la realidad y la debida concordancia entre el Registro administrativo y la situación material y urbanística del patrimonio municipal.

En el presente supuesto, la segregación no deriva de un negocio jurídico voluntario por parte de la Administración, sino de una determinación imperativa del planeamiento urbanístico aprobado definitivamente, que redefine la ordenación pormenorizada del ámbito y establece la necesidad de ajustar la configuración del suelo de titularidad municipal a la nueva parcelación resultante.

La operación de segregación se configura, por tanto, como un acto debido de adecuación del Inventario Municipal a la realidad urbanística vigente, debiendo procederse a:

- La baja o modificación sustancial de la ficha de inventario nº 1.2.00073, en su configuración original.
- La creación de dos nuevas fichas de inventario correspondientes a:

La parcela dotacional (zona verde), que deberá ser clasificada como bien de dominio público.

La parcela edificable, que deberá incorporarse al Inventario como bien patrimonial.

Todo ello, sin perjuicio de las actuaciones posteriores que resulten procedentes ante el Registro de la Propiedad y el Catastro Inmobiliario, a efectos de la necesaria coordinación registral y catastral, de conformidad con la legislación hipotecaria y catastral vigente.

OCTAVO. - Con el fin de garantizar la adecuada concordancia entre el Inventario General de Bienes del Ayuntamiento, el Catastro Inmobiliario y el Registro de la Propiedad, la modificación inventarial acordada deberá servir de base para la posterior regularización de la situación jurídica y física de las parcelas resultantes.

En particular, la segregación podrá acceder al Registro de la Propiedad mediante certificación administrativa del acuerdo adoptado, conforme a lo previsto en el artículo 206.5 de la Ley Hipotecaria, acompañada de la correspondiente representación gráfica georreferenciada en los términos señalados en el artículo 10 del mismo texto legal, sin perjuicio de la tramitación que proceda en el Catastro Inmobiliario conforme a su normativa específica

NOVENO. - Según lo establecido en el artículo 123.1 del ROF:

“Las Comisiones Informativas, integradas exclusivamente por miembros de la Corporación, son órganos sin atribuciones resolutorias que tienen por función el estudio, informe o consulta de los asuntos que hayan de ser sometidos a la decisión del Pleno y de la Comisión de Gobierno cuando esta actúe con competencias delegadas por el Pleno, salvo cuando hayan de adoptarse acuerdos declarados urgentes”.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 22. Concejales ausentes en la votación: 3, Señoras/es. Sáez, Catalán y Picó.- Votos a favor: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Abstenciones: 9, Señoras/es. Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano y Soriano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda y Patrimonio, el Ayuntamiento Pleno, por 13 votos a favor del PSOE y EU-Unides Podem y 9 abstenciones del PP, IP, VOX y Compromís per Sagunt, ACUERDA:

PRIMERO. - Acordar la baja de la ficha de Inventario nº 1.2.00073, correspondiente a la finca municipal denominada “Espacio Libre nº 2 dentro del Polígono Industrial de Sagunto”, por haber quedado extinguida su configuración física y funcional originaria como consecuencia de la nueva ordenación urbanística aprobada mediante la Modificación de Previsiones del PGOU (expediente 1835492W).

SEGUNDO. - Acordar la segregación de la finca registral nº 38.413, de titularidad municipal, en dos parcelas independientes, de conformidad con la documentación técnica y el planeamiento aprobado, dando lugar a las siguientes unidades inmobiliarias:

a) Parcela dotacional: Zona verde pública, con una superficie de 9.755,87 m², definida mediante coordenadas ETRS89-UTM en el plano titulado “Propuesta de ajuste de situación y superficies en parcela municipal del Polígono SEPES (Ref. Catastral 5745508YJ3954N0001FW)”, que se clasifica como bien de dominio público de uso público, manteniendo su afección a zona verde.

b) Parcela edificable: uso industrial, con una superficie de 27.914,38 m², definida igualmente mediante coordenadas ETRS89-UTM en el referido plano, que se clasifica como bien patrimonial, al no hallarse afecta a uso o servicio público.

TERCERO. - Acordar el alta en el Inventario General de Bienes y Derechos del Ayuntamiento de Sagunto de dos nuevas fichas independientes, correspondientes a las parcelas resultantes de la segregación de la finca registral nº 38.413, que quedarán incorporadas al Epígrafe 1 (Bienes Inmuebles), con la siguiente descripción:

1.- PARCELA DOTACIONAL (ZONA VERDE) – POLÍGONO SEPES

- Denominación: Parcela dotacional – Zona verde pública, Polígono SEPES (Sagunto).
- Referencia de procedencia: Finca matriz derivada de la parcela catastral 5745508YJ3954N0001FW.
- Localización: Entorno C/ Isaac Newton, Polígono SEPES, término municipal de Sagunto.
- Superficie: 9.755,87 m² Sistema de referencia: ETRS89 – proyección UTM.
- Coordenadas georreferenciadas (vértices):

X = 735741.826 / Y = 4.394.276,648

X = 735594.772 / Y = 4.394.339,519

X = 735581.732 / Y = 4.394.255,845

X = 735709.041 / Y = 4.394.236,094

X = 735726.648 / Y = 4.394.242,436

- Naturaleza jurídica: Bien de dominio público.
- Uso / destino: Zona verde pública conforme al planeamiento vigente (Expte. 1835492W).
- Cargas: Sin cargas conocidas

2- PARCELA EDIFICABLE (USO INDUSTRIAL) – POLÍGONO SEPES

- Denominación: Parcela edificable – Uso industrial, Polígono SEPES (Sagunto).
- Referencia de procedencia: Finca matriz derivada de la parcela catastral 5745508YJ3954N0001FW.
- Localización: Entorno C/ Marie Curie, Polígono SEPES, término municipal de Sagunto.
- Superficie: 27.914,38 m².
- Sistema de referencia: ETRS89 – proyección UTM.
- Coordenadas georreferenciadas (vértices):

X = 735741.826 / Y = 4.394.276,648

X = 735772.046 / Y = 4.394.344,765

X = 735804.491 / Y = 4.394.417,898

X = 735666.255 / Y = 4.394.477,005

X = 735619.322 / Y = 4.394.497,065

X = 735594.772 / Y = 4.394.339,519

- Naturaleza jurídica: Bien patrimonial.
- Uso / destino: Uso industrial conforme al planeamiento vigente (Expte. 1835492W).

- Cargas: Sin cargas conocidas

Todo ello sin perjuicio de las actuaciones posteriores que resulten procedentes ante el Registro de la Propiedad y el Catastro Inmobiliario, a efectos de la necesaria coordinación registral y catastral.

Las parcelas quedan grafiadas de la siguiente manera:



CUARTO. - Ordenar la incorporación al Inventario Municipal del plano técnico oficial de delimitación de las parcelas resultantes, fechado en abril de 2024, como documentación gráfica justificativa de la modificación acordada.

QUINTO. - Disponer que, a la vista de la presente modificación inventarial, se proceda a iniciar las actuaciones necesarias para la rectificación descriptiva en el Catastro Inmobiliario, conforme a lo establecido en el Texto Refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo.

SEXTO. - Instar la inscripción de la segregación en el Registro de la Propiedad de Sagunto nº 1, mediante certificación administrativa del presente acuerdo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 206.5 de la Ley Hipotecaria, aportando la representación gráfica correspondiente.

SÉPTIMO. - Dar cuenta del presente acuerdo al Departamento de urbanismo a los efectos oportunos.

En estos momentos se incorpora a la sesión la Sra. Sáez, siendo las 17 horas y 44 minutos.

11 EXPEDIENTE 2569415H. PLAN LOCAL DE RECOGIDA DE RESIDUOS DOMÉSTICOS Y MUNICIPALES DE SAGUNTO (PLRRDM).

El Decreto 55/2019, de 5 de abril, del Consell, por el que se aprueba la revisión del Plan Integral de Residuos de la Comunitat Valenciana (PIRCVA), establece la obligación de que las entidades locales aprueben planes locales de residuos que regulen detalladamente su gestión, atendiendo a las particularidades propias de cada municipio. Estos planes deben incorporar los principios y medidas recogidos en el PIRCVA, en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, así como en la Directiva 2008/98/CE sobre residuos, modificada por la Directiva (UE) 2018/851.

El Ayuntamiento de Sagunto ejerce su competencia en materia de recogida y transporte de residuos urbanos mediante encargo a medio propio a la SOCIETAT ANÒNIMA DE GESTIÓ SAGUNT MITJÀ PROPI MUNICIPAL, S.A. (SAG), según el expediente 736303T “Recogida de residuos – encargo a medios propios 2021 (11/21-C)”.

En relación con dicho expediente, el 5 de julio de 2024, la Junta de Gobierno Local adoptó el acuerdo nº 55, por el que se ordena a la SAG la elaboración de la propuesta del Plan Local de Recogida de Residuos Domésticos y Municipales de Sagunto, así como la posterior propuesta de la correspondiente Ordenanza municipal.

El 10 de febrero de 2025, en sesión del Consejo Municipal de Medio Ambiente, la asistencia técnica INSTITUTO IMEDES, S.L., contratada por la SAG, informó sobre el desarrollo y avance de los trabajos de redacción del plan. Asimismo, se presentaron las fases del cronograma hasta su aprobación mediante ordenanza y se anunció la apertura del plazo de participación ciudadana a través de una encuesta en línea.

Durante el mes de febrero de 2025 se llevó a cabo una encuesta de participación ciudadana con el objetivo de que las personas y organizaciones potencialmente afectadas, así como la ciudadanía en general, pudieran expresar sus opiniones, sugerencias y observaciones al plan.

En fecha 15 de octubre de 2025 se presentaron por la SAG la propuesta definitiva de los documentos del Plan Local de Recogida de Residuos Domésticos y Municipales de Sagunto, redactados por el INSTITUTO IMEDES, S.L.

Visto el expediente tramitado por el que se ha elaborado el documento Plan Local de Recogida de Residuos Domésticos y Municipales de Sagunto y visto el informe favorable realizado al respecto por el técnico del departamento de Medio Ambiente con fecha 5 de noviembre de 2025.

Conforme el artículo 83 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las administraciones Públicas que establece que el periodo de información pública la información el anuncio señalará el lugar de exhibición, debiendo estar en todo caso a disposición de las personas que lo soliciten a través de medios electrónicos en la sede electrónica correspondiente, y determinará el plazo para formular alegaciones, que en ningún caso podrá ser inferior a 20 días.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 27.4 de la Ley 5/2022, de 29 de noviembre, de residuos y suelos contaminados para el fomento de la economía circular

en la Comunitat Valenciana, los planes locales de recogida de residuos domésticos y municipales y sus revisiones se aprueban mediante ordenanza.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señores/as. Catalán y Picó.- Votos a favor: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Votos en contra: 9, Señoras/es. Sáez, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila y Serrano. Abstenciones: 1, Señora. Soriano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Diseño Urbano, Ecología e Infraestructuras, el Ayuntamiento Pleno, por 13 votos a favor del PSOE y EU-Unides Podem, 9 votos en contra del PP, IP y VOX y 1 abstención de Compromís per Sagunt, ACUERDA:

PRIMERO: Aprobar inicialmente el Plan Local de Recogida de Residuos Domésticos y Municipales de Sagunto.

SEGUNDO: Someter el Plan Local de Recogida de Residuos Domésticos y Municipales de Sagunto a información pública y audiencia a los interesados por plazo de treinta días hábiles, contados a partir del siguiente a la inserción de su anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia y fijación en el Tablón de Anuncios electrónico de este Ayuntamiento, para la presentación de reclamaciones y sugerencias.

TERCERO: Transcurrido el periodo de información pública y audiencia a los interesados, en caso de que se presenten reclamaciones y sugerencias dentro del plazo, se elevarán al Pleno, para su resolución y aprobación definitiva. En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo de aprobación del Plan Local de Recogida de Residuos Domésticos y Municipales de Sagunto.

CUARTO: Iniciar la elaboración y tramitación de la ordenanza municipal reguladora del servicio de recogida y gestión de residuos, necesaria para implementar las medidas previstas en el Plan Local de Recogida de Residuos Domésticos y Municipales de Sagunto, garantizar su cumplimiento y adaptar la normativa local a los objetivos establecidos por la legislación autonómica y estatal.

12 EXPEDIENTE 2486349N. MODIFICACIÓN ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA POR EL SERVICIO DE RECOGIDA Y TRANSPORTE DE RSU.

El Pleno del Ayuntamiento, en fecha 02/10/2025, acordó la aprobación provisional de la modificación de la Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por el servicio de recogida y transporte de residuos sólidos urbanos.

El expediente quedó sometido a información pública durante el plazo de treinta días hábiles contados desde el siguiente a la publicación inicial en el BOP de Valencia, el 10/10/2025.

El artículo 17.3 de la LHL dispone:

3. Finalizado el período de exposición pública, las corporaciones locales adoptarán los acuerdos definitivos que procedan, resolviendo las reclamaciones que se hubieran presentado y aprobando la redacción definitiva de la ordenanza, su derogación o las modificaciones a que se refiera el acuerdo provisional.

Se han presentado las siguientes reclamaciones:

1. 30/10/2025 (RE nº 58583), MARQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**. Notificación electrónica.
2. 30/10/2025 (RE nº 58579), GONZÁLEZ SÁNCHEZ MANUEL, DNI ***0075**. Notificación electrónica.
3. 30/10/2025 (RE nº 58570), GUILLÉN JULIÁ JUAN ANTONIO, DNI ***9733**. Notificación electrónica.
4. 31/10/2025 (RE nº 58662), CANO SALINAS SERGIO, DNI ***9302**. Notificación electrónica.
5. 05/11/2025 (RE nº 59805), CERECEDA NÚÑEZ MARIO, DNI ***9924**. Notificación electrónica.
6. 13/11/2025 (RE nº 61748), ASOC. INICIATIVA PORTEÑA, CIF G96433339, representante MÁRQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**. Notificación electrónica.
7. 06/11/2025 (RE nº 59903), SANZ ALEIXANDRE LORENA, DNI ***0316**. Notificación electrónica.
8. 20/11/2025 (RE nº 63446), FEDERACIÓ COMARCAL D'ASOCIACIONS DE COMERCIANTS DE SAGUNT, CIF G97175277, representante TORRENTE RODRIGUEZ DOLORES, DNI ***8847**. Notificación electrónica.

Asimismo, el 21/11/2025 (RE nº 63670), la SOCIETAT ANÒNIMA DE GESTIÓ SAGUNT MITJÀ PROPI MUNICIPAL SA (SAG), NIF A96165998, representante, SILVESTRE SANCHIS JORGE, en el marco de un informe presentado en un expediente municipal realiza una sugerencia relacionada con la ordenanza fiscal que posteriormente detallaremos.

Vistas las anteriores reclamaciones, procede su estudio y resolución con carácter previo a la aprobación definitiva por el Pleno.

RESOLUCIÓN DE LAS RECLAMACIONES.

Las reclamaciones 1 a 6 son iguales, por lo que se resuelven de forma conjunta.

(I) Reclamaciones presentadas por:

- MARQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**.
- GONZÁLEZ SÁNCHEZ MANUEL, DNI ***0075**.
- GUILLÉN JULIÁ JUAN ANTONIO, DNI ***9733**.
- CANO SALINAS SERGIO, DNI ***9302**.
- CERECEDA NÚÑEZ MARIO, DNI ***9924**.
- ASOC. INICIATIVA PORTEÑA, CIF G96433339, representante MÁRQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**.

Alegación primera. Cuantía de la tasa para las viviendas.

Alega que la tasa fijada de 111 euros es superior a la calculada en el estudio técnico.

En la alegación indica que en el estudio económico “se determina que las viviendas deben asumir el 77% del coste”.

Considera que no existe justificación técnica ni económica para ello, y que se vulnera el principio de equivalencia establecido en el artículo 24.2 de la LHL.

Alega que se quebranta el principio de igualdad y que carece de justificación objetiva, razonable y proporcional con relación a la distribución de la carga tributaria.

Señala, en apoyo a esta alegación la STS de 19/01/2024, Rec. nº 2865/2022.

Solicita:

1. Ajustar la cuota para viviendas a 105 euros.
2. Que se aporte y haga pública la memoria económico – financiera que justifique de forma expresa la tasa aprobada, garantizando el cumplimiento del artículo 24.2 LHL.

Respecto a esta última solicitud, el reclamante ya ha tenido acceso a la memoria.

El estudio económico no dice exactamente lo que alega la reclamante: que las viviendas deben asumir el 77% del coste.

Lo que se dice en el estudio económico (pág. 39), literalmente, es:

“Partiendo de los datos sobre los costes, a la hora de la determinación de las cuotas, en primer lugar, distinguiremos entre viviendas y otros usos (“comercial”).

De acuerdo con el informe de la SAG, el valor de los residuos de origen comercial es el 23% del total.

En consecuencia, los residuos de origen doméstico (viviendas) suponen un 77% del total”.

No se está diciendo, como interpreta la alegación, que las viviendas deban asumir el 77% del coste, sino que los residuos domésticos suponen un 77% del total, porque, según la SAG, los residuos de origen comercial suponen un 23% del total.

Más adelante se utiliza estos porcentajes para el cálculo de la “cuota base” a partir de la cual se determina la cuota comercial correspondiente a los diferentes epígrafes según el tipo de actividad desarrollada en el inmueble; aplicando a esta cuota base tres coeficientes en función del tipo de fracción generada por la actividad, la intensidad de generación y la superficie de los locales, teniendo en cuenta, además, los principios de capacidad económica, proporcionalidad y equivalencia.

En consecuencia, el estudio económico no dice en ningún momento que las viviendas deban asumir el 77% del coste del servicio.

De acuerdo con una jurisprudencia consolidada del Tribunal Supremo, entre otras SS de 25/06/2015 (ECLI:ES:TS:2015:2925), y 20/02/2009 (ECLI:ES:TS:2009:3055): *“la Memoria económico-financiera ha de contener todas las precisiones y justificaciones del desarrollo articulado de la Ordenanza Fiscal, de modo que de su lectura se desprenda no sólo cual es el coste real o previsible del servicio en su conjunto, o, en su defecto, el valor de la prestación recibida, sino además la justificación razonada que ha llevado a la determinación, en su caso, de los criterios de cuantificación de la cuota para la elaboración de las liquidaciones, debiendo contener la explicación procedente que justifique el cumplimiento de los principios tributarios a los que hace referencia el art. 31.1 de la CE y al resto del ordenamiento jurídico. Esos requisitos de contenido de la Memoria justificativa del acuerdo de imposición y de la Ordenanza Fiscal, tienen como finalidad establecer la motivación que llevó a la Entidad Local a ejercer la potestad reconocida en los arts. 15 y 20.1 del TRLHL, en cuanto al establecimiento de tasas, para tratar de asegurar que se ajustan, no solamente a los parámetros del art. 24 del TRLHL, sino también al resto del ordenamiento jurídico y, por tanto, se ha de justificar, aunque sea de modo aproximado, que la fijación de los elementos para la determinación de la cuota tributaria, en el caso de que se establezcan, resultan respetuosos con los principios de igualdad, justicia tributaria y, en su caso, capacidad contributiva. Con ello se trata de impedir que el establecimiento de las tasas y, por ende, el ejercicio de la potestad de establecerlos y regularlos resulte arbitrario o, lo que es lo mismo, inmotivado”*.

La memoria económica señala los criterios de imputación y distribución de las cuotas entre los ciudadanos sobre la base los principios de capacidad económica,

proporcionalidad y equivalencia, teniendo en cuenta el principio de pago por generación incorporado por la Ley 7/2022, de 8 de abril.

Por lo que se refiere al cumplimiento del principio de equivalencia, el artículo 24.2 de la LHL dispone:

En general, y con arreglo a lo previsto en el párrafo siguiente, el importe de las tasas por la prestación de un servicio o por la realización de una actividad no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible del servicio o actividad de que se trate o, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

Para la determinación de dicho importe se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, inclusive los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa, todo ello con independencia del presupuesto u organismo que lo satisfaga. El mantenimiento y desarrollo razonable del servicio o actividad de que se trate se calculará con arreglo al presupuesto y proyecto aprobados por el órgano competente.

En consecuencia, el principio de equivalencia, tal y como viene establecido en la ley, supone que el rendimiento previsto de la tasa no puede exceder “en su conjunto” del coste real o previsible del servicio.

Es decir, el principio de equivalencia hay que verlo en conjunto, no por cada una de las actividades, como pretende la reclamante.

El respeto al principio de equivalencia, pues, viene garantizado en la propia memoria económica, que justifica que el importe previsto por la tasa no supera el coste previsto del servicio, tal y como establecen las SS TS 20/02/2009 (ECLI: ES:TS:2009:3055) y 16/09/2010 (ECLI: ES:TS:2010:4769).

La propia STS que señala la reclamante en apoyo a su alegación establece como cuestión que presenta interés casacional para la formación de jurisprudencia la siguiente: *Determinar si en los supuestos de las ordenanzas fiscales reguladoras de la tasa por el servicio de recogida, eliminación o tratamiento de residuos sólidos urbanos, para el cálculo de la cuota tributaria, el principio de equivalencia exige la determinación previa del volumen de residuos generados por cada actividad sujeta a gravamen.*

El Alto Tribunal realiza las siguientes consideraciones (FJ 4º):

1.- El servicio de recogida domiciliaria de RSU es un servicio que beneficia a toda la comunidad, incluso a las personas a las que no se les presta directamente, por lo que su recepción es obligatoria.

2.- Se trata de un servicio que se presta de forma unitaria por lo que no es susceptible de ser considerado como un servicio individual.

Aquí se trata la necesaria unidad de organización, prestación y finalidad que permita calificarlo de servicio público unitario, susceptible de ser globalmente considerado, por tanto, a la hora de cuantificar su coste real o previsible a los efectos prevenidos en el antecitado art. 24 LHL. Pretender que el cálculo de dicho coste hubiera de hacerse con referencia específica a cada actividad o a la naturaleza de los residuos a recoger, tratar o eliminar, conduciría al absurdo de haberse de establecer una organización de medios materiales y personales en función de cada una de esas actividades o de esos residuos, respecto de los cuales cupiera el cálculo, a su vez, de costes financieros, de amortización del inmovilizado, etc., para poder cumplir el mandato del precepto acabado de citar.

3.- La tasa, pese a la idea de contraprestación, por lo que aquí interesa, no retribuye el coste concreto de ese servicio.

No son los términos de comparación utilizables para determinarlas, en cuanto a cuantía, los costes y liquidaciones concretas, sino los reales o previsibles que “globalmente” pueda representar para cada Corporación la prestación de esos servicios o la realización de esas actividades.

4.- El volumen de residuos y el coste de su eliminación deben tener el oportuno reflejo en la memoria económica a efectos de determinar el coste y los criterios de imputación entre los contribuyentes, pero el principio de equivalencia no exige la determinación previa e individualizada del volumen de residuos generados por cada actividad sujeta a la tasa a los efectos del cálculo de la cuota tributaria.

Por lo expuesto, procede desestimar la anterior alegación.

Alegación segunda. Tasa uniforme para todas las viviendas.

Considera el reclamante contrario a derecho el establecimiento de una tasa fija de 111 euros anuales para todas las viviendas sin considerar la capacidad real de generación de residuos.

En su opinión se contravienen los siguientes principios:

Principio de equivalencia (art. 24.2 LHL), ya que la aplicación de una tasa fija igual para todos los usuarios, sin atender al volumen de residuos efectivamente generados, ni al número de ocupantes de la vivienda, pues supone imputar el mismo coste a quienes hacen un uso desigual del servicio.

Principio de igualdad y no discriminación (art. 14 CE), el establecimiento de una cuota fija produce un trato igual a situaciones desiguales, generando un efecto materialmente discriminatorio.

Considera que deberían haberse aplicado criterios de diferenciación para la cuota vivienda como el número de ocupantes o el consumo de agua.

Solicita:

Que se calcule un nuevo sistema de cuantificación de la tasa introduciendo criterios objetivos y equitativos que reflejen mejor el coste real del servicio por cada sujeto pasivo titular de vivienda.

El reclamante confunde los principios de equivalencia del artículo 24.2 LHL e igualdad del artículo 14 de la Constitución con el criterio de que la tasa de residuos debe tender al pago por generación; criterio incluido en el ordenamiento a través del artículo 11.3 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados, que dispone:

“... las entidades locales establecerán, en el plazo de tres años a contar desde la entrada en vigor de esta ley, una tasa o, en su caso, una prestación patrimonial de carácter público no tributaria, específica, diferenciada y no deficitaria, que permita implantar sistemas de pago por generación y que refleje el coste real, directo o indirecto, de las operaciones de recogida, transporte y tratamiento de los residuos ...”

La ordenanza fiscal es conforme con el principio de equivalencia por los motivos señalados en la respuesta a la alegación primera, que damos aquí por reproducidos.

Además, carece de sentido la alegación que hace el reclamante, cuando se vulnera el principio de equivalencia al aplicar “una tasa fija e idéntica a todos los usuarios, sin atender al volumen de residuos *efectivamente* generados (*sic.*)”.

Ni siquiera utilizando los sistemas propuestos por el reclamante se podría llegar a establecer una cuota vivienda que atendiese al volumen de residuos “efectivamente” generados, porque no todas las familias con el mismo número de miembros, o similar consumo de agua, generan igual volumen de residuos.

Dejando de lado lo anterior, y volviendo a lo que dispone la normativa aplicable, la ley 7/2022 establece que la tasa debe estar diseñada de forma que “*permita implantar sistemas de pago por generación*”.

Por su parte, el apartado V de la exposición de motivos de esta ley dispone:

“El capítulo II del título preliminar está dedicado a los principios de la política de residuos y a las competencias administrativas. Se refuerza la aplicación del principio de jerarquía de residuos, mediante la obligatoriedad por parte de las administraciones competentes de usar instrumentos económicos para su efectiva consecución. Teniendo en cuenta esto, se incluye expresamente por primera vez, la obligación de que las entidades locales dispongan de una tasa o, en su caso, una prestación patrimonial de carácter público no tributaria, diferenciada y específica para los servicios que deben prestar en relación con los residuos de su competencia, tasas que deberían tender hacia el pago por generación”.

De la lectura conjunta del artículo 11.3 de la ley y la exposición de motivos debemos concluir que la norma no obliga a que el pago por generación esté establecido al 100 por 100 desde el primer ejercicio de adaptación de la ordenanza a la Ley 7/2022, sino que el diseño de la ordenanza deberá tender al pago por generación, posibilitando a los ayuntamientos que vayan adaptándose a este principio de forma paulatina.

Tal y como se recoge en el apartado 9 (“El pago por generación”) de la memoria técnico – económica, el pago por generación deriva de la finalidad de la Directiva UE de reducción de residuos e incremento del reciclado (*de la separación en origen*), para ello se considera como instrumentos adecuados:

- a) El traslado del coste de la gestión a aquellos que generan los residuos, es decir, a los ciudadanos.
- b) La reducción de la cuota a las personas que generen menos residuos y/o que reciclen más.

El artículo 11.4.c de la Ley 7/2022, de 8 de abril, dispone: Las tasas o prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario podrán tener en cuenta, entre otras, las particularidades siguientes:

c) La diferenciación o reducción en el supuesto de participación en recogidas separadas para la posterior preparación para la reutilización y reciclado, por ejemplo, en puntos limpios o en los puntos de entrega alternativos acordados por la entidad local.

Es decir, aunque los métodos propuestos por el reclamante pudieran considerarse adecuados desde el punto de vista del pago por generación, no es menos cierto que la opción escogida por la ordenanza también es adecuada en este sentido, ya que parte de una cuota igual para todas las viviendas que se reduce en función de determinadas actuaciones que realicen los contribuyentes individualmente en orden a la reducción de residuos y corresponsabilidad ambiental.

Así reducirán la cuota de la tasa de vivienda, hasta un 40 por 100, los sujetos pasivos que realicen alguna de las siguientes actuaciones, que son acumulables:

- a) Aportaciones a los ecoparques fijos o móviles, reduciéndose un porcentaje de la cuota en función del tipo de residuo y volumen que aporten, hasta un máximo del 30 por 100.
- b) Participar en el servicio de recogida domiciliaria de enseres prestado por la SAG, que supondrá una reducción del 5 por 100 de la cuota.
- c) Participar en la recogida domiciliaria de aceite doméstico usado, que supondrá una reducción del 5 por 100 de la cuota.

Con ello se cumple con el principio de pago por generación establecido en la Ley. Por lo expuesto procede la desestimación de la anterior alegación.

Alegación tercera. Inclusión de costes indirectos sin justificación.

Considera el reclamante que en el cálculo de la tasa se han incluido gastos (“costes”) indirectos aplicando un porcentaje genérico, sin justificar que esos gastos se corresponden con el servicio prestado.

En opinión del reclamante la imputación de costes indirectos se limita a aplicar un porcentaje global, del 5%, sobre los gastos de determinados departamentos municipales sin que se aporte justificación técnica, contable, ni funcional que acredite la relación de dichos departamentos con la prestación del servicio de recogida de residuos; en consecuencia, según la reclamación, dicha imputación no cumple con el principio de correspondencia real y proporcionalidad exigido por la normativa y la jurisprudencia.

Dice que el servicio es prestado por una empresa pública que ya incluye en su PAIF los gastos de estructura y administración, por lo que, al añadir un 5% adicional se produce una duplicidad de costes.

Alega el principio de equivalencia que se recoge en el artículo 24.2 de la LHL según el cual, el importe de las tasas no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible del servicio, por tanto, al incluir estos costes indirectos se estaría vulnerando dicho artículo.

Aporta, en apoyo a su alegación, las SS TS 19/01/2024, Rec. nº 2896/2022 y 05/11/2020, Rec nº 1567/2018.

Solicita:

- 1) Que se suprima del cálculo del coste del servicio la imputación genérica del 5% de costes indirectos.
- 2) Subsidiariamente, que se requiera la elaboración y aportación de una memoria económica detallada que justifique de forma objetiva y verificable la participación de dichos departamentos en el servicio de recogida de residuos.
- 3) Que no se apruebe definitivamente la ordenanza fiscal hasta que se subsanen las deficiencias señaladas.

En primer lugar, el reclamante olvida hacer referencia al segundo párrafo del artículo 24.2 LHL, que dice:

Para la determinación de dicho importe se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, inclusive los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa, todo ello con independencia del presupuesto u organismo que lo satisfaga. El mantenimiento y desarrollo razonable del servicio o actividad de que se trate se calculará con arreglo al presupuesto y proyecto aprobados por el órgano competente.

Es decir, la propia ley dispone que para el cálculo del coste del servicio deben tenerse en cuenta, tanto los costes directos, como los indirectos, ... los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable.

Como dice el reclamante, la SAG ya dispone de una estructura de administración, pero ello no quiere decir que el ayuntamiento no participe, con su propia estructura, en la prestación del servicio. Una cosa es la estructura propia de la SAG, que se imputa al servicio, *stricto sensu*, y la otra es la participación de la estructura administrativa municipal en aspectos necesarios para el desarrollo, no sólo razonable, sino legal del servicio.

A modo de ejemplo, para la prestación del servicio es necesario la tramitación y aprobación del expediente de modificación de la ordenanza fiscal, la tramitación y aprobación del padrón de la tasa y de las liquidaciones del tributo por altas, la tramitación y resolución de los beneficios fiscales y los descuentos en la cuota por aplicación del principio de pago por generación, la tramitación y resolución de los procedimientos tributarios de gestión, por ejemplo recurso de reposición o solicitudes de devolución de ingresos indebidos, inspección y recaudación, tanto en periodo voluntario como en periodo ejecutivo, así como los expedientes de fraccionamiento y aplazamiento de deudas, relacionados con la tasa.

Y todos estos expedientes, necesarios para el funcionamiento del servicio, no se gestionan por la SAG, sino por los servicios municipales, con lo que se acredita su participación en la prestación del servicio.

Los costes indirectos se definen y determinan en la memoria técnico – económica.

¿Qué son los costes indirectos?

Se corresponden con los gastos de los servicios generales de gobierno y administración general, en concreto: órganos de gobierno, secretaría general, asesoría jurídica, intervención, tesorería, gestión tributaria y recaudación, tecnologías de la información, etc.

¿Qué criterio se ha seguido para su determinación en la memoria técnico – económica?

Contrariamente a lo que dice la reclamante en sus alegaciones, en la memoria técnico – económica no se aplica un porcentaje global, del 5%, sobre los gastos de determinados departamentos municipales sin que se aporte justificación técnica, contable, ni funcional que acredite la relación de dichos departamentos con la prestación del servicio.

El criterio seguido en la memoria es distribuir el coste del total de los gastos indirectos entre los diferentes servicios públicos que se prestan en proporción al valor de estos, esto es, el porcentaje que supone el coste del servicio o actividad directo entre la suma de todos los costes directos de la entidad.

Para ello, consideraremos como costes indirectos de la Entidad Local dos Área de Gasto, la 9 «Actuaciones de carácter general» y la 0 «Deuda Pública», puesto que se trata de dos agrupaciones de gastos que pueden identificarse inequívocamente con la prestación de servicio o actividad municipal. De esta manera, el sumatorio del resto de Áreas de Gasto podrá entenderse como coste directo del resto de servicios prestados por la misma.

$\text{COEFICIENTE} = \frac{\text{COSTES DIRECTOS}}{\text{ÁREAS DE GASTO (1,2,3,4) – ÁREAS DE GASTO (0,9)}}$
--

- Costes directos = 5.076.751,91 €
- Áreas de gasto 1,2,3,4 – Áreas de gasto 0,9 = 106.787.273,0610
- Coeficiente = 0,05

Determinado el coeficiente de participación, tomaremos las obligaciones reconocidas de los distintos servicios generales de gobierno y administración general, es decir, imputamos el coeficiente de 0,05 a los costes de los servicios municipales necesarios para el funcionamiento del servicio, tales como:

- Alcaldía y órganos de gobierno.
- Gabinete de alcaldía.
- Asesoría jurídica.

- Gestión tributaria.
- Inspección tributaria.
- Intervención.
- Tecnologías de la información (informática).
- Oficina presupuestaria.
- Prevención de riesgos laborales.
- Secretaría general.
- Recaudación.
- Tesorería.
- Mantenimiento.

Por lo expuesto procede desestimar la anterior alegación.

Alegaciones cuarta y quinta. (4) Tramitación como modificación en lugar de nueva ordenanza. (5) Ausencia de acuerdo de imposición.

El reclamante está en desacuerdo con que los cambios contemplados en la ordenanza fiscal se tramite como una modificación de la ordenanza existente y no como una nueva ordenanza.

El reclamante considera que el expediente requiere un nuevo acuerdo de imposición y una nueva ordenanza fiscal y no una modificación de la ordenanza actual ya que altera de manera sustancial, y no meramente de detalle, elementos esenciales del tributo tales como el hecho imponible, los sujetos pasivos, la base imponible y liquidable, el tipo de gravamen y la cuota tributaria, los beneficios fiscales y el devengo y la gestión.

Señala, en apoyo a su alegación, la STS de 14/10/2024 Rec nº 1130/2023.

Solicita que se declare la nulidad del acuerdo de aprobación provisional de modificación de la ordenanza fiscal al haberse tramitado indebidamente como modificación y no como nueva ordenanza.

Por lo que se refiere a las modificaciones de la ordenanza fiscal, en ningún caso, se altera ningún elemento tributario de manera sustancial, ni, evidentemente, afecta a la estructura esencial de la tasa.

Por lo que se refiere al hecho imponible, la definición de este es idéntica, la única modificación es la inclusión de una supuesto de no sujeción en la letra c) del apartado 2 del artículo 2, manteniéndose igual en el resto de su redacción.

Por lo que se refiere a los sujetos pasivos, artículo 3, la redacción no se modifica.

Por lo que se refiere a la cuota tributaria, se actualizan las tarifas de acuerdo con el estudio económico del expediente y se da un pasa más en la aplicación del principio de pago por generación (ex. art. 11.3 Ley 7/2022).

Por lo que se refiere a los beneficios fiscales:

1. Se incluyen aquellos que se refieren a personas y unidades familiares en riesgo de exclusión social, de acuerdo con el artículo 11.4 d) de la Ley 7/2022, que dispone: *“Las tasas o prestaciones patrimoniales de carácter público no tributario podrán tener en cuenta, entre otras, las particularidades siguientes: ... d) La diferenciación o reducción para las personas y las unidades familiares en situación de riesgo de exclusión social”*.
2. Se incluye la bonificación para empresas de distribución alimentaria y restauración que tengan establecido, con carácter prioritario, en colaboración con entidades de economía social carentes de ánimo de lucro, sistemas de gestión

que reduzcan de forma verificable los residuos alimentarios, estableciéndose en la ordenanza el procedimiento y forma de verificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24.6 de la LHL, en redacción dada por la disposición final primera de la Ley 7/2022.

Como dice el Tribunal Supremo en la sentencia de 14/10/2024 (Rec nº 1130/2023) anterior (FJ 3º *El criterio de la Sala. Remisión a la sentencia 718/204, de 26 de abril, recaída en el RCA 6542/2022*) *“El acuerdo de “imposición” expresa una decisión que corresponde a la potestad tributaria derivada de la entidad local de someter a tributación determinado hecho imponible hasta ese momento no sujeto. Como significa el ayuntamiento demandado, carece de sentido exigir al Pleno municipal que vuelva a acordar la sujeción impositiva del hecho imponible cada vez que modifica su regulación pues, en definitiva, la entidad local ya ha expresado su voluntad inequívoca al respecto.*

No puede obviarse que el acuerdo expreso debe adoptarse por la entidad local ex artículo 15.1 TRLRHL no sólo para la imposición de los tributos propios, sino también para su supresión, de suerte que, de existir un previo acuerdo de imposición, este acuerdo ha de considerarse vigente y eficaz en tanto no se adopte el acuerdo contrario de supresión, por más que la concreta regulación de la ordenanza sea objeto de modificaciones. Dicho de otro modo, ni cabe presumir la intención tácita de establecer por primera vez el tributo mediante la sola aprobación de la ordenanza reguladora, ni tampoco cabe presumir la voluntad tácita o implícita de suprimirlo – más bien todo lo contrario – por el solo hecho de que la regulación se modifique. Así pues, de existir acuerdo inicial de imposición de la tasa no es exigible un nuevo acuerdo, cualquiera que sea el alcance de la modificación de la ordenanza reguladora, si es que no se ha adoptado el preceptivo acuerdo posterior suprimiendo aquélla...

Además, el artículo 16.1 TRLRHL distingue a estos efectos entre acuerdos de aprobación y acuerdos de modificación de las ordenanzas. Aunque el precepto se titula “Contenido de las ordenanzas fiscales”, lo cierto es que su desarrollo se aparta en algún extremo del anuncio para vincular la adopción simultánea del acuerdo de imposición del tributo -acuerdo que, en realidad, no forma parte del contenido propio de la ordenanza- única y exclusivamente al acuerdo de aprobación de la ordenanza reguladora, mientras que respecto de los acuerdos de modificación se limita a exigir que contengan ‘la nueva redacción de las normas afectadas y las fechas de su aprobación y del comienzo de su aplicación’ ...”.

En consecuencia, la doctrina jurisprudencial recogida en la propia sentencia que señala el reclamante lleva a la desestimación de las alegaciones cuarta y quinta.

Alegación sexta. Sobre el trato desigual respecto de sujetos pasivos de la tasa por recogida de residuos urbanos.

Considera el reclamante que se produce un trato desigual entre los propietarios de viviendas y el resto de los usos respecto a las reducciones en la cuota por aplicación del principio de pago por generación.

Según su opinión esta diferencia de trato vulnera el artículo 31 de la Constitución y propone que la ordenanza contemple mecanismos equivalentes para los propietarios de viviendas como podrían ser la presentación de una declaración responsable de compromiso de reciclaje doméstico y correcta separación de residuos en los contenedores de vidrio, cartón o envases.

El establecimiento de descuentos (“reducciones”) en la cuota por aplicación del principio de pago por generación requiere de la identificación, o bien, del sujeto pasivo que realiza las actuaciones de reciclaje, o bien de los residuos.

Además, los sistemas de pago por generación deben establecerse de acuerdo con la información de que dispone el ayuntamiento en cada momento y en función de la forma en que el servicio se presta.

Desde este punto de vista no puede considerarse que se produzca discriminación entre los sistemas admitidos por la ordenanza fiscal para las reducciones en la cuota por aplicación del principio de pago por generación en relación con los sujetos pasivos por vivienda respecto a los sujetos pasivos por usos distintos a la vivienda, ya que los servicios prestados en los que se identifica al sujeto pasivo de la tasa son diferentes.

En la modificación de la ordenanza fiscal, por lo que se refiere a los propietarios de las viviendas, se da un paso más en la aplicación del principio de pago por generación, incrementando los porcentajes de descuento por aportaciones a los ecoparques municipales, pero teniendo en cuenta, a través de un sistema de “puntos verdes”, el tipo de residuo depositado y el volumen; adicionalmente se prevén otras deducciones para los propietarios de viviendas que hagan uso de otros servicios prestados por la SAG: la recogida de enseres y la selectiva de aceite doméstico usado.

Por lo que se refiere a los propietarios de viviendas no se presta ningún otro servicio asimilable en el que el sujeto pasivo esté identificado, y que pueda incardinarse en el principio de pago por generación.

Admitir la propuesta del reclamante de una declaración responsable de compromiso de reciclaje doméstico y correcta separación de residuos en los contenedores de vidrio, cartón o envases, en los que simplemente se depositan los residuos sin identificación, no se considera adecuada porque supondría el establecimiento de un sistema de verificación de cumplimiento de estas declaraciones responsables que el ayuntamiento no está en condiciones de asumir en este momento.

Si, dentro de un tiempo, el ayuntamiento establece sistemas de identificación en los contenedores, la aplicación de los descuentos por el pago por generación podría evolucionar en este sentido.

Por lo expuesto procede desestimar la anterior alegación.

De acuerdo con lo anterior procede desestimar la reclamación interpuesta por:

- MARQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**.
- GONZÁLEZ SÁNCHEZ MANUEL, DNI ***0075**.
- GUILLÉN JULIÁ JUAN ANTONIO, DNI ***9733**.
- CANO SALINAS SERGIO, DNI ***9302**.
- CERECEDA NÚÑEZ MARIO, DNI ***9924**.
- ASOC. INICIATIVA PORTEÑA, CIF G96433339, representante MÁRQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**.

(II) Reclamación presentada por SANZ ALEIXANDRE LORENA, DNI ***0316**.

Solicita:

- 1) Que se reconozca la situación específica de los despachos de abogacía y se proceda a:
 - Crear un epígrafe propio o un coeficiente reductor para quienes no generan residuos urbanos y no pueden utilizar el servicio municipal por imperativo legal y por la práctica de papel cero, o, subsidiariamente,
 - Establecer una bonificación o exención parcial proporcional a la ausencia total de prestación efectiva.

- 2) Que se revise la estructura de costes repercutidos, excluyendo gastos supramunicipales o duplicados y conceptos ya financiados mediante tasas de reciclaje de origen, en cumplimiento de los principios de equivalencia y no doble imposición.

Con fundamento en las siguientes alegaciones.

Por lo que se refiere a la primera solicitud, la reclamante indica que se refiere al inmueble en el que tiene un despacho de abogacía, y que carece de cocina, en el que, según alega, el único residuo que produce es documentación que contiene datos personales e información confidencial cuya destrucción debe realizarse exclusivamente por una empresa autorizada.

Indica que no deposita ningún tipo de residuo en los contenedores municipales, ya que ello supondría una infracción de la normativa de protección de datos.

Además, desde la instalación de sistemas de gestión procesal electrónica, la generación de documentación en soporte papel es mínima y decreciente.

En consecuencia, y por aplicación de la normativa en materia de protección de datos que indica, la reclamante no puede, legal ni materialmente, utilizar el servicio municipal de recogida, pues los escasos materiales en papel se destruyen por gestor autorizado.

Por otra parte, critica, por discriminatorio, el sistema de reducciones en la cuota que se establece en el artículo 6 de la ordenanza en aplicación del principio de pago por generación.

Considera que su actividad no puede acogerse a ninguna de las medidas recogidas en la ordenanza para las actividades económicas, lo que le genera una desigualdad objetiva en relación con otras actividades económicas que sí que pueden acogerse a estas herramientas.

Alega que el expediente no dispone de un informe técnico – jurídico sobre el impacto de estas medidas en *colectivos profesionalmente excluidos*, lo que revela falta de motivación y proporcionalidad.

La actividad de la reclamante se encuadra, a efectos de la tasa, dentro del epígrafe 6 (*Comercios, oficinas, entidades financieras, papelerías, farmacias, peluquerías, droguerías y otros servicios*).

El servicio de recogida de RSU se presta efectivamente en la calle donde se ubica el despacho, con contenedores a su disposición y rutas regulares.

No podemos compartir la alegación de que la actividad de la reclamante el único residuo que genera es la documentación en papel que, por contener datos personales y confidenciales sólo pueden ser destruidas por empresas certificadas.

Todas las actividades económicas generan residuos, aunque no dispongan de cocina. Por ejemplo, los embalajes procedentes de mensajería o de paquetería, los derivados de la limpieza de las instalaciones o de la utilización de los baños, restos de comida envasada, publicidad, sobres, etc.

Además, hemos de preguntarnos si toda la documentación que produce en la oficina contiene datos e información confidencial que deba ser destruida por empresas certificadas.

La Ley 7/2022, de 8 de abril, (art. 2) define como residuos domésticos no sólo los generados en los hogares, sino también los similares “en composición y cantidad” generados en servicios e industrias, siempre que no procedan de procesos productivos propios. Los residuos de limpieza, embalajes, envases ligeros y papel/cartón ordinario generados en un despacho profesional encajan en esta categoría de residuos domésticos asimilables, lo que justifica su inclusión en el ámbito de la tasa municipal.

Es evidente que no puede depositar en los contenedores públicos la documentación que contenga datos personales o confidenciales, pero sí el resto de los residuos.

La actividad de abogacía no es, a estos efectos, distinta de otras actividades del epígrafe 6, en las que una parte de los residuos se deben gestionar privadamente, pero el resto se recogen por el servicio municipal.

Por ello procede desestimar la anterior alegación.

Tampoco podemos compartir la alegación de que su actividad no puede acogerse a ninguna de las medidas establecidas en la ordenanza en aplicación del principio del pago por generación.

De acuerdo con el artículo 6.4 de la ordenanza fiscal aprobada provisionalmente, *la cuota tributaria podrá ser objeto de reducción, en aplicación del principio de pago por generación y de corresponsabilidad ambiental, en los términos siguientes...*

b) Actividades económicas.

Uno. Por el uso de los ecoparques/puntos limpios fijos o móviles.

El programa de puntos verdes especificado anteriormente será de aplicación, en los mismos términos y con los mismos descuentos, a las actividades económicas.

Dos. Sistema de recogida “puerta a puerta” para comercios y restauración.

Los sujetos pasivos que se adhieran al sistema de recogida puerta a puerta prestado por la SAG tendrán derecho a una reducción del 30 por 100 de la cuota.

Este servicio deberá haber sido solicitado en el ejercicio inmediatamente anterior al devengo de la tasa y requiere informe de adhesión positivo por parte de la SAG.

Tres. Plan de reducción de residuos.

Los sujetos pasivos que acrediten documentalmente la implantación y vigencia de un plan de reducción de residuos, con informe favorable del departamento de medio ambiente, siempre que su implantación no sea obligatoria de acuerdo con la normativa sectorial aplicable, obtendrán una reducción del 15 por 100 en la cuota.

Para facilitar el establecimiento del plan de minimización de residuos, el ayuntamiento, a través del departamento de medio ambiente, prestará asesoramiento a las empresas y facilitará, en su caso, un modelo de documento normalizado.

Cuatro. Campañas municipales de sensibilización ambiental.

Los sujetos pasivos que participen efectivamente en campañas de sensibilización ambiental relacionadas con los residuos sólidos urbanos, promovidas o avaladas por el ayuntamiento, tendrán derecho a una reducción del 5 por 100 en la cuota.

Cinco. Puntos de recogida comercial de pilas y aceite doméstico usado.

Los sujetos pasivos que instalen en sus locales comerciales puntos de recogida de pilas o aceite doméstico usado, en el marco de las campañas promovidas por el ayuntamiento, tendrán derecho a una reducción en la cuota del 5 por 100.

Las reducciones anteriores serán acumulables hasta un máximo de un 50 por 100.

Las reducciones establecidas en los apartados uno y dos anteriores se aplicarán de oficio por el ayuntamiento tomándose los datos de los listados – registros de uso oficiales del ejercicio anterior al de la reducción, de los ecoparques y la recogida “puerta a puerta” de la SAG.

Las reducciones de los apartados tres a cinco anteriores tendrán carácter rogado, debiendo ser solicitadas expresamente por el sujeto pasivo acreditando documentalmente el derecho a la aplicación de la reducción.

La reclamante alega que no puede acogerse a ninguna de las anteriores medidas, por lo que se le está generando una discriminación en relación con el resto de las actividades económicas.

No vemos qué impide a un despacho de abogados acogerse a las siguientes medidas:

- a) Implantación de un plan de reducción de residuos, que suponen una reducción en la cuota del 15%.
- b) Participación en campañas de sensibilización ambiental promovidas o avaladas por el ayuntamiento, con una reducción del 5%.
- c) Instalación en el local de puntos de recogida de pilas o aceites domésticos usados, con una reducción en la cuota del 5%.

Además, consideramos que un despacho de abogados también puede utilizar los ecoparques municipales en las mismas condiciones que el resto de las actividades comerciales; por ejemplo, cuando se cambie alguna luminaria deberá llevar al ecoparque la sustituida, lo mismo cuando retire algún pequeño electrodomésticos, si es el caso, o cuando cambie el tóner o los cartuchos de las impresoras, o los muebles y otros enseres, etc.; así como los residuos procedentes de determinadas actividades de mantenimiento.

En consecuencia, desde un punto de vista estrictamente técnico, las herramientas de pago por generación previstas en la ordenanza no excluyen a la actividad de abogacía, sino que resultan aplicables en las mismas condiciones que para el resto de las actividades encuadradas en el epígrafe 6. La eventual falta de uso de dichas herramientas obedece a decisiones organizativas del propio sujeto pasivo, no a una imposibilidad derivada de la regulación de la tasa.

Por lo expuesto, procede desestimar la anterior alegación.

Asimismo, procede desestimar la alegación de que el expediente no incorpora informe técnico – jurídico sobre el impacto de estas medidas en colectivos profesionalmente excluido. En primer lugar, porque, como hemos visto no hay colectivos profesionalmente excluidos, y, en segundo lugar, porque en el expediente consta la memoria técnico – económica a que se refiere el artículo 25 de la LHL.

Por lo que se refiere a la segunda solicitud, la reclamante considera que la tasa repercute costes supramunicipales o consorciales que no constituyen servicios efectivamente prestados al contribuyente de Sagunto.

Debemos desestimar esta alegación. Como se pone de manifiesto en el estudio económico sólo se repercuten en la tasa los costes, directos e indirectos, de los servicios que se prestan efectivamente. Los costes de tratamiento y cánones consorciales se repercuten en la tasa por valorización y eliminación de residuos domésticos y municipales del consorcio para la ejecución de las previsiones del plan zonal de residuos de las zonas III y VIII (área de gestión 2) de la Comunidad Valenciana, por lo que no están incluidos en los costes de la tasa.

Alega también que una parte relevante de los residuos que llegan al sistema público ya están sometidos a financiación específica mediante tasas de reciclaje incorporadas de origen a través de los SCRAP y que incluir nuevamente estos costes en la tasa municipal supone una duplicidad que contraviene el principio de equivalencia.

También debemos desestimar esta alegación por los siguientes motivos.

Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor financian parcialmente la gestión de determinadas fracciones (envases, pilas, aparatos, etc.), pero no cubren los costes completos municipales de recogida y transporte.

En los costes computados no se incluyen los señalados por la reclamante. Más bien al contrario. En el estudio técnico se han deducido los ingresos por venta de materiales y por responsabilidad ampliada del productor, de modo que lo repercutido por la tasa corresponde al coste neto municipal, evitando la doble financiación.

La alegación confunde la responsabilidad ampliada del productor (RAP) con la tasa municipal de residuos, cuando se trata de planos diferentes, y, además, la Ley 7/2022, no los confunde, sino que obliga a que se coordinen.

El artículo 43 de la Ley 7/2022 no habla de la tasa municipal, sino de cómo deben financiar los productores los sistemas de responsabilidad ampliada del productor (SCRAP/SIRAP) para determinados flujos de residuos (envases, RAEE, pilas, etc.).

Es decir, el artículo 43 regula en qué medida han de financiar los productores del sistema RAP, no la tasa municipal de residuos.

La tasa municipal se regula en el artículo 11.3 de la Ley 7/2022, en el que se establece qué financia del siguiente modo:

En el caso de los costes de gestión de los residuos de competencia local, de acuerdo con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, las entidades locales establecerán, en el plazo de tres años a contar desde la entrada en vigor de esta ley, una tasa o, en su caso, una prestación patrimonial de carácter público no tributaria, específica, diferenciada y no deficitaria, que permita implantar sistemas de pago por generación y que refleje el coste real, directo o indirecto, de las operaciones de recogida, transporte y tratamiento de los residuos, incluidos la vigilancia de estas operaciones y el mantenimiento y vigilancia posterior al cierre de los vertederos, las campañas de concienciación y comunicación, así como los ingresos derivados de la aplicación de la responsabilidad ampliada del productor, de la venta de materiales y de energía.

En consecuencia, la ley obliga a:

- Incluir todos los costes municipales del servicio, que deben ser financiados con la tasa.
- Detraer de estos costes los ingresos procedentes de la RAP de los productores y de la venta de materiales y energía.

Justo lo contrario de lo que dice la alegación, la Ley no permite trasladar al ciudadano la parte de coste que corresponde a los productores; al revés, obliga a detraer los ingresos de RAP del coste a repercutir en la tasa.

La memoria económica de la tasa se ajusta a este esquema, ya que resta de los costes del servicio las cantidades procedentes del sistema RAP (envases, papel/cartón, etc.) y de la venta de materiales, de forma que la tasa financie el coste neto municipal, no el coste total bruto

Por todo lo expuesto anteriormente, procede desestimar la reclamación presentada por Dña. Lorena Sanz Aleixandre, DNI ***0316**.

(III) Reclamación presentada por FEDERACIÓ COMARCAL D'ASOCIACIONS DE COMERCIANTS DE SAGUNT, CIF G97175277, representante TORRENTE RODRIGUEZ DOLORES, DNI ***8847**.

Pone de manifiesto que la ordenanza fiscal aprobada provisionalmente establece reducciones en la cuota para actividades económicas por la realización de determinadas acciones por parte del sujeto pasivo en aplicación del principio del pago por generación. Estas reducciones tienen carácter rogado y se conceden con efectos desde el devengo siguiente a la solicitud.

Considerando que la modificación de la ordenanza se aprobará definitivamente a mediados de diciembre y entrará en vigor el 1 de enero de 2026, no tendrán tiempo material para acogerse a las reducciones para este año.

Solicita que se adopten las medidas necesarias para que los ciudadanos tengan la posibilidad de acogerse a las medidas de reducción en el año 2026.

Se comprueba que es cierto lo alegado en la reclamación.

En consecuencia, procede estimar la reclamación interpuesta por FEDERACIÓ COMARCAL D'ASOCIACIONS DE COMERCIANTS DE SAGUNT, CIF G97175277, mediante la inclusión en la ordenanza fiscal de una Disposición Transitoria [Segunda] con la siguiente redacción:

“DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Con efectos exclusivos para el ejercicio 2026, los obligados tributarios dispondrán de un plazo hasta 31 de marzo de 2026 para la solicitud de participación y acreditación documental en las reducciones establecidas en el artículo 6.4, letra a), apartado tres; y artículo 6.4, letra b) apartados tres, cuatro, cinco y seis”.

(IV) Sugerencia realizada por SOCIETAT ANÒNIMA DE GESTIÓ SAGUNT MITJÀ PROPI MUNICIPAL SA, (SAG) NIF A96165998, representante, SILVESTRE SANCHIS JORGE.

La SAG propone:

“Se sugiere la consideración por parte del Ayuntamiento de incorporar en futuras modificaciones de la ordenanza fiscal un nuevo apartado al artículo 7 (beneficios fiscales) con el siguiente contenido orientativo:

Se establece una bonificación del 50 % de la cuota correspondiente para aquellas entidades que acrediten disponer de certificación vigente conforme a la norma ISO 14001 y/o registro EMAS, siempre que la actividad desarrollada incluya la gestión de residuos y se encuentre verificada externamente”.

Esta medida:

- Incentivaría la implantación de sistemas de gestión ambiental.
- Reconocería el esfuerzo de entidades ejemplares.
- Se alinearía con los objetivos de la economía circular de la Ley 7/2022.

La norma ISO 14001 es una norma internacional desarrollada por la Organización Internacional de Normalización (ISO) cuyo objetivo es establecer un sistema de gestión ambiental que ayude a las organizaciones a:

1. Identificar y controlar el impacto ambiental de sus actividades.
2. Cumplir con la legislación ambiental aplicable.
3. Mejorar continuamente su desempeño ambiental.
4. Es voluntaria y se certifica por entidades acreditadas.

EMAS (Eco – Management and Audit Scheme) es un Reglamento de la Unión Europea, concretamente el Reglamento (CE) N° 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009 (modificado por el Reglamento (UE) 2017/1505, que actualiza los anexos I, II y III para alinearlos con la norma ISO 14001:2015, y por el Reglamento (UE) 2018/2026, que modifica el anexo IV sobre requisitos de información ambiental), relativo a la participación voluntaria de las organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales, y que establece el marco legal para que las organizaciones puedan adherirse voluntariamente a este sistema en la Unión Europea.

Su objetivo es promover mejoras continuas del comportamiento ambiental de las organizaciones, y exige:

1. Cumplimiento legal de toda la normativa ambiental aplicable.
2. Implantación de un Sistema de Gestión Ambiental (basado en ISO 14001).
3. Verificación externa por un organismo acreditado.
4. Declaración Ambiental pública, validada por un verificador independiente.

Las organizaciones que dispongan de certificación ISO 14001 o EMAS constituyen un ejemplo de buenas prácticas en la gestión de residuos y economía circular, alineándose con los objetivos de prevención, reutilización y reciclaje establecidos en la normativa europea y estatal de residuos.

Desde el punto de vista del pago por generación resulta coherente con los principios establecidos en la Ley 7/2022, el establecimiento de la reducción en la cuota sugerido por la SAG para entidades que dispongan de estas certificaciones ambientales verificadas externamente.

De acuerdo con lo anterior, procede asumir la sugerencia realizada por la SAG incluyendo en el artículo 6.4, letra b) de la ordenanza fiscal un apartado “seis” con la siguiente redacción:

“Seis. Certificación ambiental ISO 14001 y registro EMAS.

Los sujetos pasivos que acrediten disponer de certificación vigente conforme a la norma ISO 14001 y/o registro EMAS, siempre que la actividad desarrollada incluya la gestión de residuos y se cuente con verificación externa anual, tendrán derecho a una reducción en la cuota del 50 por 100.

Esta reducción no podrá acumularse con ninguna de las recogidas en los apartados uno a cinco, y se concederá anualmente por el ayuntamiento, previa solicitud del sujeto pasivo en la que acredite estar en posesión de la certificación o registro vigente, con efectos desde el devengo siguiente a la solicitud”.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23.
Concejales ausentes en la votación: 2, Señores/as. Catalán y Picó.- Votos a favor: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Votos en contra: 9, Señores/as. Sáez, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila y Serrano. Abstenciones: 1, Sra. Soriano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Hacienda y Patrimonio, el Ayuntamiento Pleno, por 13 votos a favor del PSOE y EU-Unides Podem, 9 votos en contra del PP, IP y VOX y 1 abstención de Conmpromís per Sagunt, ACUERDA:

PRIMERO: Desestimar las reclamaciones presentadas por:

- 30/10/2025 (RE nº 58583), MARQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**.
- 30/10/2025 (RE nº 58579), GONZÁLEZ SÁNCHEZ MANUEL, DNI ***0075**.
- 30/10/2025 (RE nº 58570), GUILLÉN JULIÁ JUAN ANTONIO, DNI ***9733**.
- 31/10/2025 (RE nº 58662), CANO SALINAS SERGIO, DNI ***9302**.
- 05/11/2025 (RE nº 59805), CERECEDA NÚÑEZ MARIO, DNI ***9924**.
- 13/11/2025 (RE nº 61748), ASOC. INICIATIVA PORTEÑA, CIF G96433339, representante MÁRQUEZ FUERTES EDUARDO, DNI ***7727**.

- 06/11/2025 (RE nº 59903), SANZ ALEIXANDRE LORENA, DNI ***0316**.

Notificando a los interesados este acuerdo.

SEGUNDO: Estimar la reclamación interpuesta el 20/11/2025 (RE nº 63446), por FEDERACIÓ COMARCAL D'ASOCIACIONS DE COMERCIANTS DE SAGUNT, CIF G97175277, representante TORRENTE RODRIGUEZ DOLORES, DNI ***8847**, incluyendo en la ordenanza fiscal una Disposición Transitoria [Segunda] con la siguiente redacción:

“DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Con efectos exclusivos para el ejercicio 2026, los obligados tributarios dispondrán de un plazo hasta 31 de marzo de 2026 para la solicitud de participación y acreditación documental en las reducciones establecidas en el artículo 6.4, letra a), apartado tres; y artículo 6.4, letra b) apartados tres, cuatro, cinco y seis”.

Notificar a la interesada este acuerdo.

TERCERO: Atender la sugerencia realizada el 21/11/2025 (RE nº 63670), por SOCIETAT ANÒNIMA DE GESTIÓ SAGUNT MITJÀ PROPI MUNICIPAL SA, NIF A96165998, representante, SILVESTRE SANCHIS JORGE; incluyendo un apartado “seis” con la siguiente redacción:

“Seis. Certificación ambiental ISO 14001 y registro EMAS.

Los sujetos pasivos que acrediten disponer de certificación vigente conforme a la norma ISO 14001 y/o registro EMAS, siempre que la actividad desarrollada incluya la gestión de residuos y se cuente con verificación externa anual, tendrán derecho a una reducción en la cuota del 50 por 100.

Esta reducción no podrá acumularse con ninguna de las recogidas en los apartados uno a cinco, y se concederá anualmente por el ayuntamiento, previa solicitud del sujeto pasivo en la que acredite estar en posesión de la certificación o registro vigente, con efectos desde el devengo siguiente a la solicitud”.

Notificar a la interesada este acuerdo.

CUARTO: Aprobar definitivamente la modificación de la ordenanza fiscal reguladora de la tasa por la prestación del servicio de recogida y transporte de residuos sólidos urbanos que se transcribe en el anexo.

Con esta propuesta de aprobación definitiva se prevé un impacto financiero negativo de 347.974,02 €

El impacto financiero previsto se motiva en los estudios económicos que obran en el expediente.

QUINTO: Publicar el acuerdo de aprobación definitiva, con el texto íntegro de la modificación de la ordenanza fiscal en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17.4 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Contra el acto anteriormente expresado, definitivo en vía administrativa, podrá interponer directamente recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación, según lo previsto en el art. 114 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y art. 46 de la

Ley 29/98 de 13 de julio Reguladora de la Jurisdicción Contenciosa-Administrativa, sin perjuicio de que pueda ejercitar cualquier otro recurso que estime pertinente.

ANEXO

El texto íntegro de la modificación de la ordenanza fiscal es del siguiente tenor:

ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA POR EL SERVICIO DE RECOGIDA Y TRANSPORTE DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS.

De conformidad con lo que establecen los artículos 15 y 16 en relación con el 59 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, el Ayuntamiento de Sagunto hace uso de las facultades que la ley le confiere para la modificación de la ordenanza fiscal reguladora de la tasa por el servicio de recogida y transporte de, modificándose en los siguientes términos:

Artículo 1.- Se modifica la Exposición de Motivos de la ordenanza, que queda con la siguiente redacción:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.- La Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular: objetivos, jerarquía de recursos y definiciones.

La modificación de la tasa por el servicio de recogida de residuos urbanos es una obligación impuesta por normativa europea, concretamente por la Directiva 2018/851.

La UE establece la obligación de que el servicio de recogida de residuos domésticos debe recaer sobre los ciudadanos, teniendo en cuenta, además, por una parte, que la UE es especialmente ambiciosa en el establecimiento de objetivos medioambientales. Por ejemplo, basta con ver la cuestión de la implantación del vehículo eléctrico o de emisiones cero; y, por otra, que España suele ir un poco retrasada en el cumplimiento de estos objetivos respecto a los demás países de la Unión, como ocurre, precisamente, en la implantación del vehículo eléctrico.

En materia de residuos ocurre, más o menos, lo mismo, los objetivos son muy ambiciosos: la reducción de los residuos y el incremento del reciclado, buscando la economía circular. (en la Ley 7/2022 se puede ver los porcentajes en que se pretende que se incremente el reciclado y la reducción de residuos).

Estos objetivos, además de ser ambiciosos, suponen un incremento en el coste para su consecución; coste que, como hemos visto, se ha de trasladar a los ciudadanos, con la intención de concienciar a las personas, a través del bolsillo, de que la reducción de residuos y el reciclaje es una tarea de todos.

La incorporación de la normativa europea al derecho español se ha realizado a través de la Ley 7/2022, de 8 de abril, que, por lo que se refiere a la tasa la establece como⁵:

- Obligatoria.
- Específica.
- Diferenciada.
- No deficitaria.
- Que permita implantar sistemas de pago por generación.
- Que refleje el coste real, directo e indirecto, de las operaciones.

Por otra parte, la Ley 7/2022 establece un concepto amplio de residuo doméstico y un concepto amplio de gestión de residuos.

⁵ Artículo 11.3 de la Ley 7/2022, de 8 de abril.

Respecto a los residuos domésticos, el art. 2 de la Ley 7/2022, los define de la siguiente forma:

«Residuos domésticos»: residuos peligrosos o no peligrosos generados en los hogares como consecuencia de las actividades domésticas. Se consideran también residuos domésticos los similares en composición y cantidad a los anteriores generados en servicios e industrias, que no se generen como consecuencia de la actividad propia del servicio o industria.

Se incluyen también en esta categoría los residuos que se generan en los hogares de, entre otros, aceites de cocina usados, aparatos eléctricos y electrónicos, textil, pilas, acumuladores, muebles, enseres y colchones, así como los residuos y escombros procedentes de obras menores de construcción y reparación domiciliaria.

*Tendrán la consideración de residuos domésticos, los residuos procedentes de la **limpieza de vías públicas**, zonas verdes, áreas recreativas y playas, los animales domésticos muertos y los vehículos abandonados.*

No obstante, la LHL, en su artículo 21 dispone que las entidades locales no podrán exigir tasas, entre otros, por el servicio de limpieza de la vía pública, por lo que entendemos que este servicio queda fuera de la tasa.

En el mismo sentido se ha pronunciado el Tribunal Supremo en la reciente Sentencia 427/2024, de 19 de enero (ECLI:ES:TS:2024:427), “no se trata de un servicio general de limpieza pública, ..., porque no podría comprender la limpieza de la vía pública, servicio este respecto del que no podrían exigirse tasas -art. 21.1.e) LHL”.

Por lo que se refiere al concepto de “gestión de residuos”, el mismo artículo 2 de la ley lo define del siguiente modo:

«Gestión de residuos»: la recogida, el transporte, la valorización y la eliminación de los residuos, incluida la clasificación y otras operaciones previas; así como la vigilancia de estas operaciones y el mantenimiento posterior al cierre de los vertederos. Se incluyen también las actuaciones realizadas en calidad de negociante o agente.

El servicio que se presta, que constituirá el hecho imponible de la tasa, es la recogida de residuos domiciliarios, generados en las viviendas y en otros inmuebles cuyo uso es distinto al de vivienda y su traslado, de acuerdo con cómo se describe en el estudio técnico económico. El servicio de valorización y eliminación lo realiza el consorcio C3-V1 al que este municipio pertenece.

La UE es consciente de las dificultades que implica la gestión de los residuos sólidos urbanos.

La Directiva, en su considerando 6º ya establece que los residuos municipales son los de más difícil gestión: “los retos que plantea la gestión de los residuos municipales radican en su gran diversidad y complejidad en su composición, en su proximidad directa a los ciudadanos, en su muy marcada visibilidad y en su repercusión en el medio ambiente”.

2.- La naturaleza de la contraprestación.

El Ayuntamiento presta el servicio a través de su medio propio “Sociedad Anónima de Gestión”, en adelante SAG, que factura dicho servicio al Ayuntamiento.

Es el Ayuntamiento quien cobra la contraprestación directamente de los usuarios del servicio.

A la hora de optar por la figura de tasa o de prestación patrimonial de carácter público no tributario, conviene determinar quien asume la responsabilidad del cobro, ya que este es el hecho diferencial entre una y otra figura: quien es el encargado del cobro, es decir, quien se relaciona con el vecino.

En este sentido, la Dirección General de Tributos (DGT) en Consulta del 3 de junio de 2020, Núm. V1758-20 señaló que si la prestación del servicio se llevaba a cabo a través de una sociedad intermedia -ya fuera mediante gestión directa o indirecta-, la naturaleza jurídica de la contraprestación revestirá la forma de tasa cuando, a pesar de la existencia de dicha sociedad, ésta fuera meramente instrumental, de manera que el riesgo operacional de la actividad lo asumiera la Entidad.

Por tanto, si, como en nuestro caso, es el Ayuntamiento quien asume el riesgo operacional y se encarga de efectuar el cobro y mantener la relación con los vecinos del municipio, estamos ante una tasa.

3.- ¿Tenía que ser una tasa municipal?

La Directiva 2018/851, no obliga a que sus objetivos se vehiculen a través de una ordenanza fiscal municipal.

El legislador estatal ha sido el que ha decidido que sea así. Podría haber vehiculado los objetivos de la Directiva a través de una figura tributaria estatal, pero en su transposición al derecho interno a través de la Ley 7/2022, de 8 de abril, ha decidido que la consecución de estos objetivos se realice a través de una tasa, o prestación patrimonial pública de carácter no tributario, municipal.

3.- TRLRHL y Ley 7/2022.

La aprobación de la Ley 7/2022, de 8 de abril, supone un cambio de paradigma respecto a lo que tradicionalmente había supuesto la figura de la tasa en nuestro derecho tributario en el caso del servicio de recogida de RSU. Esta figura tributaria pasa de ser un tributo potestativo y con un grado de cobertura de libre elección por la administración municipal, a ser un tributo obligatorio y no deficitario.

4.- Características generales de la modificación de la ordenanza fiscal.

La ordenanza fiscal se modifica, en primer lugar, para adaptarla a la Ley 7/2022, de 8 de abril, que otorga un plazo a las entidades locales de tres años desde su entrada en vigor para aprobar la correspondiente ordenanza fiscal o adaptar la existente.

En nuestro municipio, tradicionalmente, se ha venido exigiendo la tasa por la prestación del servicio de recogida de basuras y RSU, por lo que ahora procede adaptar su regulación a las directrices de la Ley 7/2022, de 8 de abril, y a la Directiva 2018/851.

Aprovechando la modificación de la ordenanza se actualizarán algunos de sus preceptos por motivos de gestión.

Las características principales de la modificación de la ordenanza fiscal son las siguientes.

Respecto al hecho imponible (artículo 2), se redefine para la clarificación del servicio que se retribuye por medio de la tasa. Asimismo, se establecen expresamente los supuestos de no sujeción.

Se establece expresamente la no sujeción de los garajes a la tasa ya que los residuos generados por estos se imputan a las viviendas o locales de que son anexos.

Con relación a los sujetos pasivos (artículo 3), se recoge expresamente que las liquidaciones se efectuarán siempre al propietario del inmueble, sea como contribuyente o como sustituto de este, tal como obliga la propia LHL, considerándose como propietario a quien aparezca como tal en el Catastro inmobiliario.

El periodo impositivo de la tasa coincide con el año natural, devengándose el tributo el día 1 de enero de cada año (artículo 5), excepto en los casos en los que se produzca un alta del inmueble en el padrón, en cuyo caso la tasa devengará el día del alta. En estos casos la cuota se prorrateará por trimestres naturales, incluyéndose el trimestre correspondiente al alta.

El resto de las variaciones tendrán efectos en la tasa en el devengo siguiente, por lo que la cuota, en estos casos será irreductible.

Por lo que se refiere a la cuota (artículo 6), la determinación de la cuota se justifica en el estudio económico.

La cuota vivienda se mantiene, si bien se modifica el sistema de reducciones en la cuota en aplicación del principio de pago por generación tal y como se detalla más adelante.

El cálculo de la cuota comercial “uso distinto de vivienda” parte de una cuota básica a la que se le aplican tres coeficientes: (1) q1, coeficiente por fracción generada según el tipo de actividad; (2) q2, coeficiente por intensidad de generación, dentro de tres posibilidades, normal, medio y alto; y (3) coeficiente por superficie.

Se establece que las viviendas que se encuentren vacías y los locales en los que no se ejerza actividad alguna, previa declaración del contribuyente y acreditación de esta circunstancia, tributarán por una cuota fija de 47,25 euros, que retribuye la existencia del servicio y su potencial utilización. Esta medida, que también incide en la adaptación de la ordenanza al principio de pago por generación, se fundamenta en la consideración de servicio obligatorio el de recogida de RSU y en que los beneficiarios del servicio no son sólo las personas que generan los residuos, sino toda la ciudadanía, como ha venido reiterando la jurisprudencia en numerosas sentencias.

En lo que afecta a los beneficios fiscales (artículo 7), el artículo 11.4 de la Ley 7/2022 dispone que la tasa podrá tener en cuenta la reducción para las personas y las unidades familiares en situación de riesgo de exclusión social.

Al amparo del anterior precepto, se mantienen en las mismas condiciones los beneficios fiscales recogidos en la ordenanza fiscal vigente para los pensionistas cuyas pensiones sean inferiores al salario mínimo interprofesional y cumplan el resto de las condiciones establecidas en la ordenanza. De este modo, además, las personas a que se les haya reconocido el beneficio fiscal no verán alterada su situación por la modificación de la ordenanza.

También se incluyen bonificaciones para personas y familias en riesgo de exclusión social: (1) exención de la tasa para aquellas personas o unidades familiares en situación de riesgo de exclusión social, que requerirá de informe individualizado emitido por los servicios sociales municipales, y (2) una bonificación del 50 por 100 de la cuota para las unidades familiares de, al menos, tres miembros convivientes, cuya renta familiar sea inferior al salario mínimo interprofesional.

Finalmente, al amparo del artículo 24.6 de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, se incluye la bonificación del 95 por 100 de la cuota de la tasa para las empresas de distribución alimentaria y de restauración que tengan establecidos, con carácter prioritario, en colaboración con entidades de economía social carentes de ánimo de lucro, sistemas de gestión que reduzcan de forma verificable los residuos alimentarios, regulándose en la ordenanza el procedimiento y forma de verificación.

Por lo que se refiere a las normas de gestión de la tasa (artículo 8), esta se gestionará mediante padrón notificándose colectivamente las liquidaciones excepto en los supuestos de alta, de acuerdo con lo que dispone el artículo 102.3 de la Ley General Tributaria. En los casos de alta nueva la liquidación se prorrateará por trimestres naturales.

Se recoge expresamente que la declaración del alta en la tasa será documento necesario para la tramitación del alta del servicio de agua potable.

Las variaciones diferentes a las altas surtirán efectos en el devengo siguiente a que se produzcan, y podrán ser incluidas en la matrícula por comunicación de los interesados o

porque las haya conocido el ayuntamiento de oficio por cualquier medio. En este último caso, el Ayuntamiento comunicará dicha variación al sujeto pasivo.

Se establece una disposición transitoria que permite la aplicación de los descuentos en la cuota por los “puntos verdes” y el sistema de puerta a puerta comercial al ejercicio 2026 habida cuenta que los descuentos se aplican de oficio sobre la base de los registros oficiales de que dispone el ayuntamiento.

5.- La tasa no puede ser deficitaria.

Le ley 7/2022 establece expresamente que la tasa, además de obligatoria y diferenciada, no puede ser deficitaria, es decir, que el importe global que se recaude de la tasa ha de ser igual al coste total de la prestación del servicio.

De acuerdo con el artículo 11.3 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, la tasa deberá reflejar “el coste real, directo o indirecto, de las operaciones de recogida, transporte y tratamiento de los residuos, incluidos la vigilancia de estas operaciones y el mantenimiento y vigilancia posterior al cierre de los vertederos, las campañas de concienciación y comunicación, así como los ingresos derivados de la aplicación de la responsabilidad ampliada del productor, de la venta de materiales y de energía”.

Los costes se detallan en el estudio técnico – económico que está incluido en el expediente de acuerdo con lo que establece el artículo 25 de la LHL⁶.

Los costes directos son aquellos que se identifican plenamente con una actividad o servicio determinado y pueden ser asignados de forma específica sin necesidad de prorrateo o reparto alguno entre otras actividades o servicios

Considerando que el servicio se presta a través del medio propio SAG, el principal coste será la facturación prevista de la SAG para 2025, según presupuesto, relacionada con el servicio de recogida de residuos domiciliarios.

Los costes indirectos son aquellos que no se pueden identificar plenamente con una actividad o servicio determinado y han de ser asignados de forma global mediante un prorrateo entre otras actividades y servicios. Suelen corresponderse con los gastos generales de gobierno y administración general, gestión tributaria, recaudación, etc.

Los costes indirectos se detallan en el estudio técnico – económico.

Por lo que se refiere a los ingresos por venta de materiales, en el estudio económico se incluyen los ingresos (y subvenciones) por venta de papel/cartón y envases.

El *Principio de equivalencia*. STS 05-11-2020 (ECLI:ES:TS:2020:3768). “Se traduce principalmente en la ecuación entre los costes del servicio y el importe de las tasas establecidas para retribuirlos, operando aquellos costes como un límite máximo de este segundo importe”.

6.- El pago por generación.

El artículo 11.3 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, establece que la tasa que deberán implantar los ayuntamientos ha de permitir implantar sistemas de pago por generación.

De acuerdo con el apartado V de la exposición de motivos de la ley: “*El capítulo II del título preliminar está dedicado a los principios de la política de residuos y a las competencias administrativas. Se refuerza la aplicación del principio de jerarquía de residuos, mediante la obligatoriedad por parte de las administraciones competentes de usar instrumentos económicos para su efectiva consecución. Teniendo en cuenta esto, se incluye expresamente por primera vez, la obligación de que las entidades locales dispongan de una tasa o, en su caso, una prestación patrimonial de carácter público no tributaria, diferenciada y específica para los servicios que deben prestar en relación*

⁶ Pág. 25 y ss. del estudio técnico – económico.

con los residuos de su competencia, tasas que deberían tender hacia el pago por generación”.

En consecuencia, la Ley no obliga a que el pago por generación esté totalmente implementado en el año en que debe estar la ordenanza de la tasa adaptada a esta, esto es, en 2025.

El pago por generación deriva de la finalidad de la Directiva UE de reducción de residuos e incremento del reciclado, para ello se considera como instrumentos adecuados:

- a) El traslado del coste de la gestión a aquellos que generan los residuos, es decir, a los ciudadanos.
- b) La reducción de la cuota a las personas que generen menos residuos y/o que reciclen más.

Teóricamente podemos pensar en diferentes sistemas de pago por generación, establecidos en tres niveles. La elección de un sistema u otro dependerá de la realidad del municipio y de la posibilidad de disponer o explotar la información necesaria para llevarlo a cabo.

Un nivel más exigente, que supone una individualización en la generación de residuos a través de sistemas que permitan dicha individualización, además de un sistema que permita el pesado de los residuos, ya que la Ley 7/2022 mide los objetivos de reciclado por peso.

En el municipio de Sagunto no es posible el establecimiento de un sistema dentro de este nivel ya que no se dispone de los recursos ni las herramientas necesarias para la individualización de los residuos ni su pesaje.

Un segundo nivel implica una estimación objetiva, basada en estudios objetivos y fehacientes que pongan de manifiesto los resultados de recogidas de RSU por zonas del municipio, por ejemplo.

En el municipio de Sagunto tampoco es posible el establecimiento de un sistema dentro de este nivel ya que no se dispone de los informes ni de los estudios para avalarlo.

Un tercer nivel, que implica un sistema elemental o básico, en el que se parte de una cuota y se aplica una reducción en función de ciertos comportamientos proactivos favorables a la reducción de costes o al reciclaje.

El artículo 6 de la ordenanza, establece este sistema de pago por generación en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 7/2022, de 8 de abril, dentro de este tercer nivel.

Ahora se da un paso más en la adaptación de la tasa al principio de pago por generación, estableciéndose mecanismos que permiten individualizar la tasa en función de comportamientos de los sujetos pasivos que reduzcan la generación de residuos⁷.

Para viviendas.

- a) Se establece un programa de “puntos verdes” para aplicar reducciones en la cuota de la tasa, que tiene en cuenta tanto el tipo de residuo como el volumen que se deposita en los ecoparques o puntos limpios.
- b) Las personas que soliciten la recogida domiciliaria de enseres tendrán derecho a un descuento del 5 por 100 en la cuota. El principio de pago por generación (PxG) es un instrumento económico para incentivar la prevención, la preparación para la reutilización y la recogida separada (arts. 1 y 8, y anexo V de

⁷ La motivación de estas reducciones de la cuota en relación con el pago por generación se extrae del informe de la SAG de fecha 24/09/2025

la Ley 7/2022). La recogida separada de voluminosos es obligatoria antes de 31/12/2024. La bonificación del 5% a quienes utilicen la recogida domiciliaria con cita se justifica porque: (i) incrementa la preparación para la reutilización al preservar mejor los enseres y derivarlos a redes autorizadas; (ii) reduce impropios en el resto y, con ello, rechazos y costes de tratamiento; (iii) previene vertidos y limpia menos incidencias en vía pública; y (iv) optimiza rutas al agrupar retiradas, reduciendo emisiones y coste/km por tonelada. Este incentivo es proporcionado, general y transparente, orientado a los fines ambientales de la ley y compatible con la no pérdida exigida a la tasa, al disminuir los costes evitados del servicio y mejorar los objetivos de reutilización y reciclaje.

- c) Se prevé una reducción del 5 por 100 para los sujetos pasivos que participen en la recogida selectiva de aceite doméstico usado. La entrega separada de Aceite Doméstico Usado evita impactos y sobrecostes en redes de saneamiento y depuradoras (EDAR), mejora la calidad de las fracciones y posibilita su valorización como biodiésel, reduciendo emisiones y avanzando en economía circular. El incentivo del 5% es proporcionado, general y compatible con la no pérdida de la tasa, al activar costes evitados y cumplir los objetivos autonómicos de recogida separada y trazabilidad mediante ecoparques.

Para actividades económicas.

- a) Las actividades económicas se podrán acoger a las reducciones por “puntos verdes” en los mismos términos que las viviendas.
- b) Las empresas que se adhieran al sistema de recogida puerta a puerta (comercial y restauración) se aplicarán una reducción en la cuota del 30 por 100. La Ley 7/2022 extiende la recogida separada a comercios y servicios y admite modelos de éxito como el puerta a puerta (PaP); además, ordena usar instrumentos económicos para aplicar la jerarquía de residuos. MITECO establece que deben priorizarse modelos eficientes como el PaP, que en el ámbito comercial logran elevada cantidad y calidad de P/C y vidrio, con tasas de separación del 60–80%. Por ello, la adhesión al PaP —con trazabilidad del generador, frecuencias mínimas de presentación y calidad (impropios $\leq 5\%$)— asegura una captura anual de P/C y vidrio que, con factores de conversión conservadores, resulta igual o superior a la que otorga los puntos necesarios para la reducción del 30% por aportaciones a ecoparque. En consecuencia, reconocer la reducción máxima a las empresas adheridas al PaP está ambientalmente justificado y se alinea con el pago por generación y el objetivo de reciclaje de alta calidad.
- c) Se aplicará una reducción en la cuota del 15 por 100 a las actividades económicas que dispongan de un plan de prevención de residuos validado por el ayuntamiento, siempre que no sea obligatorio según la normativa de aplicación. La Ley 7/2022 sitúa la prevención en la cúspide de la jerarquía y ordena usar instrumentos económicos para aplicarla (Anexo V), disponiendo además que las tasas locales sean diferenciadas y tiendan al pago por generación. La misma ley establece programas de prevención con objetivos e indicadores (art. 14) y recoge un catálogo de medidas de prevención aplicables en empresas (Anexo VI). Para productores de residuos peligrosos exige plan de minimización; y para no peligrosos habilita planes de prevención. En este marco, la ordenanza reconoce una reducción del 15% a las actividades que implanten y acrediten un plan

adecuado (con metas, indicadores y seguimiento), validado por el Ayuntamiento. La bonificación internaliza los costes evitados (menores toneladas y rechazos; mayor calidad de materiales) y premia la menor generación acreditada, en estricta coherencia con los fines y principios de la ley y con el pago por generación.

- d) Se establece una reducción en la cuota del 5 por 100 para las actividades económicas que instalen puntos de recogida de pilas o aceite doméstico usado. En aplicación de la Ley 7/2022, que ordena usar instrumentos económicos para aplicar la jerarquía de residuos y diseñar tasas que tiendan al pago por generación, y del marco autonómico de la Ley 5/2022 CV que promueve la recogida separada, se reconoce una bonificación del 5% a las empresas que instalen y mantengan puntos de recogida de pilas y/o aceite doméstico usado. En pilas, residuo doméstico peligroso, la instalación de puntos visibles y accesibles en comercios incrementa la captación y deriva el residuo a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, evitando impropios y costes al servicio municipal. En Aceite Doméstico Usado, la recogida separada evita atascos y sobrecostes en saneamiento y depuración (EDAR) y permite su valorización (p. ej., biodiésel). Estas actuaciones reducen impactos y costes del sistema público y, por tanto, merecen una reducción moderada del 5%, proporcionada y condicionada a requisitos de trazabilidad y mantenimiento del punto.
- e) Se establece una reducción del 5 por 100 a las actividades económicas que participen de forma efectiva en campañas de sensibilización ambiental promovidas o avaladas por el ayuntamiento. La Ley 7/2022 impone el uso de instrumentos económicos para aplicar la jerarquía de residuos y contempla el pago por generación como incentivo a la separación y reducción de residuos mezclados (Anexo V). Además, exige que los contratos del servicio incluyan medidas de formación y sensibilización a la población sobre prevención, separación y reciclaje, por lo que la sensibilización es parte integrante del servicio público de residuos. Por su parte, la Ley 5/2022 de la Comunitat Valenciana integra programas de divulgación, información, participación y educación ambiental en el Plan integral y exige programas locales de educación ambiental, reforzando el papel municipal en la activación de estas acciones. La participación efectiva de las empresas en campañas reduce impropios, mejora la calidad y cantidad de las fracciones separadas y evita costes del sistema (rechazos, incidencias), en línea con el principio “quien contamina paga” y con el PAYT. En consecuencia, la bonificación del 5% es proporcionada, objetiva y compatible con la tasa no deficitaria, al reconocer costes evitados y mejoras ambientales verificables.

Las reducciones previstas para las actividades económicas serán acumulables, hasta un máximo del 50 por 100 de la cuota.

El *Principio de capacidad económica*. STS 31-01-2019 (ECLI:ES:TS:2019:190). Una vez respetado el límite máximo que significa el coste total del conjunto de servicios, el reparto individual de la tasa puede ser desigual mediante su modulación con criterios de capacidad económica.

Comúnmente el principio de capacidad económica se relaciona con la riqueza, de modo que, a mayor riqueza mayor capacidad económica.

El principio de quien contamina paga (el pago por generación) altera esta visión tradicional: ¿es más “rico” el que más basura genera?

Calcular las cuotas exclusivamente sobre el dato del residuo generado podría llevar a que los contribuyentes con menor capacidad económica pagasen más que otros con mayor capacidad económica. Además, como el propio Ministerio de Hacienda y función Pública admite⁸, la mayoría de los ayuntamientos, y, entre esta mayoría, el ayuntamiento de Sagunto no dispone de información detallada y verificable de los residuos generados por cada contribuyente.

Por otra parte, calcular las cuotas únicamente sobre la base del principio de capacidad económica supondría incumplir los objetivos medioambientales establecidos en la Ley 7/2022, de 8 de abril.

La ordenanza fiscal, y el estudio económico, armonizan ambos principios, integrándolos en el modo de determinación de las cuotas.

Así, por ejemplo, se considera que, las empresas, *per se*, tienen mayor capacidad económica que las viviendas, y dentro de estas la a mayor superficie de los locales, se presupone mayor capacidad económica.

7.- Procedimiento de aprobación de la ordenanza fiscal.

En la aprobación de esta ordenanza fiscal se ha seguido el procedimiento previsto en la Ley reguladora de las Haciendas Locales.

8.- Principios de buena regulación.

Por último, y en lo que se refiere al respeto de los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, a que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Principios, todos ellos, de buena regulación.

Conforme a los principios de necesidad y eficacia, la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución. La propuesta que nos ocupa persigue modificar un tributo que resulta obligatorio para los ayuntamientos en virtud de un mandato legal. Y la regulación que se propone se adecua a un objetivo de interés general, ya que persigue los mismos fines que los que establece dicha norma: “reducir al mínimo los efectos negativos de la generación”.

Respecto al principio de eficiencia, principio en virtud del cual la iniciativa normativa debe evitar cargas administrativas innecesarias que dificulten o entorpezcan la gestión pública, la ordenanza no está estableciendo más cargas que aquellas que vienen impuestas por la Ley de Residuos.

Por lo que se refiere al principio de proporcionalidad, esto es, la necesidad de que la iniciativa contenga la regulación imprescindible para alcanzar el objetivo buscado y sin que existan otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones, la ordenanza que se propone no implica nuevas obligaciones administrativas para los contribuyentes pues esta tasa ya venía siendo tradicionalmente exigida por el ayuntamiento.

La propuesta respeta plenamente el principio de transparencia, en los términos dispuestos en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. En este sentido, una vez se adopte el acuerdo de aprobación inicial, se publicará edicto de aprobación en el Boletín Oficial de la Provincia, y se abrirá el correspondiente período de alegaciones, durante un plazo de 30 días naturales. Durante el mismo, el texto de la norma propuesto se podrá consultar

⁸ <https://www.femp.es/sites/default/files/multimedia/CUESTIONES-TASA-RESIDUOS.pdf>

en la página web municipal y, de manera presencial, en las oficinas municipales que se indican en la publicación. Una vez se apruebe definitivamente la ordenanza se efectuarán las publicaciones que vienen impuestas por la ley y se podrán a disposición del ciudadano, en general, las normas resultantes a través de todos los medios informáticos y telemáticos disponibles.

Por fin, se respeta el principio de seguridad jurídica, en la medida en que la iniciativa normativa se ha ejercido de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico.

Artículo 2.- Se modifica el artículo 2 de la ordenanza fiscal, que queda con la siguiente redacción:

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa:

- a) La prestación del servicio, de recepción obligatoria, de recogida y transporte de residuos urbanos generados o que se puedan generar en viviendas como consecuencia de las actividades domésticas de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril.
- b) La prestación del servicio municipal de recogida y transporte de residuos urbanos producidos o que se puedan producir por las actividades económicas asimilables a domésticos, de acuerdo con lo que dispone la Ley 7/2022, de 8 de abril.

A estos efectos, tienen la consideración de residuos de actividades económicas los generados por la propia actividad, cuya recogida y transporte es susceptible de ser prestada por el sector privado en los términos previstos en la normativa vigente en la normativa de residuos.

2.- No estarán sujetos a la tasa los siguientes supuestos:

- a) Los inmuebles que hayan sido declarados legalmente en ruina.
- b) Las viviendas que no tengan condiciones de habitabilidad, entendiéndose por tal, aquellas que no dispongan del servicio de agua potable.
- c) Los garajes.

Artículo 2.- Se modifica el artículo 6 de la ordenanza fiscal, que queda con la siguiente redacción:

ARTÍCULO 6. CUOTA TRIBUTARIA.

1.- La cuota tributaria de la tasa por la prestación del servicio de recogida y transporte de RSU consistirá en una cantidad anual que podrá depender del uso del inmueble y de otras circunstancias relacionadas con la potencial generación de residuos, tales como, el tipo de fracción de residuos generada, la intensidad en la generación y la superficie del inmueble, todo ello de acuerdo con el estudio técnico económico de la tasa.

2.- La tarifa de las cuotas aplicables a cada uno de los inmuebles, de acuerdo con lo anterior, se establecen en el **anexo** de esta ordenanza.

3.- En el caso de viviendas que se encuentren vacías y locales en los que no se desarrolle ninguna actividad la cuota de la tasa será 47,25 euros anuales, y retribuirá la existencia efectiva del servicio y su potencial utilización.

Para la aplicación de lo dispuesto en el apartado anterior, los obligados tributarios que, a la fecha de devengo de la tasa, fueran titulares de un inmueble de uso catastral residencial desocupado o de un inmueble de uso catastral distinto al residencial sin actividad, deberán presentar, con anterioridad al 1 de marzo de cada año, una declaración responsable acompañada de los documentos acreditativos de que el inmueble se encuentra en tales circunstancias: documentos de suministros de electricidad o agua que acrediten que no ha habido consumo a fecha de devengo de la tasa (1 de enero); o cualquier otro documento que lo acredite.

4.- La cuota tributaria podrá ser objeto de reducción, en aplicación del principio de pago por generación y de corresponsabilidad ambiental, en los términos siguientes.

a) Para las viviendas.

Uno. Por el uso de los ecoparques/puntos limpios fijos o móviles.

El Ayuntamiento de Sagunto pone en marcha un sistema de asignación de “puntos verdes” con el objetivo de fomentar la correcta separación de los residuos y premiar la colaboración de la ciudadanía en la recogida selectiva.

Las personas que participen en este programa, llevando sus aportaciones a la red de ecoparques municipales, irán acumulando puntos verdes conforme a una tabla de equivalencia entre kilos depositados y tipo de residuo, según la siguiente tabla.

Tipo de residuo	Peso (kg)	Puntos verdes
Papel y cartón	1	1
Envases ligeros	1	3
Vidrio	1	0,5
Pilas botón	1	2
Pilas no botón	1	3
Electrodomésticos	1	0,5
Baterías de automóvil	1	0,5
Muebles y enseres	1	0,25
Otros residuos domésticos no especificados	1	0,25
Aceites vegetales y de motor	1	0,5

Los sujetos pasivos que efectúen aportaciones de residuos a los ecoparques tendrán derecho a una reducción en la cuota de la tasa del ejercicio siguiente conforme a la siguiente tabla.

Puntos Verdes	Reducción
20	5%
40	10 %
60	15%
80	20%
100	25%
120	30%

Dos. Recogida domiciliaria de enseres.

Los sujetos pasivos por cuota de vivienda que hagan uso del servicio de recogida de enseres prestado por la SAG tendrán derecho a una reducción del 5 por 100 en la cuota de la tasa.

Tres. Recogida selectiva de aceite doméstico usado.

Los sujetos pasivos por cuota de vivienda que participen en la recogida selectiva de aceite doméstico usado obtendrán una reducción del 5 por 100.

Las anteriores reducciones serán acumulables.

Las reducciones establecidas en los apartados uno y dos anteriores se aplicarán de oficio por el ayuntamiento tomándose los datos de los registros de uso oficiales del ejercicio anterior al de la reducción, de los ecoparques y de la recogida de enseres de la SAG.

b) Actividades económicas.

Uno. Por el uso de los ecoparques/puntos limpios fijos o móviles.

El programa de puntos verdes especificado anteriormente será de aplicación, en los mismos términos y con los mismos descuentos, a las actividades económicas.

Dos. Sistema de recogida “puerta a puerta” para comercios y restauración.

Los sujetos pasivos que se adhieran al sistema de recogida puerta a puerta prestado por la SAG tendrán derecho a una reducción del 30 por 100 de la cuota. Este servicio deberá haber sido solicitado en el ejercicio inmediatamente anterior al devengo de la tasa y requiere informe de adhesión positivo por parte de la SAG.

Tres. Plan de reducción de residuos.

Los sujetos pasivos que acrediten documentalmente la implantación y vigencia de un plan de reducción de residuos, con informe favorable del departamento de medio ambiente, siempre que su implantación no sea obligatoria de acuerdo con la normativa sectorial aplicable, obtendrán una reducción del 15 por 100 en la cuota.

Para facilitar el establecimiento del plan de minimización de residuos, el ayuntamiento, a través del departamento de medio ambiente, prestará asesoramiento a las empresas y facilitará, en su caso, un modelo de documento normalizado.

Cuatro. Campañas municipales de sensibilización ambiental.

Los sujetos pasivos que participen efectivamente en campañas de sensibilización ambiental relacionadas con los residuos sólidos urbanos, promovidas o avaladas por el ayuntamiento, tendrán derecho a una reducción del 5 por 100 en la cuota.

Cinco. Puntos de recogida comercial de pilas y aceite doméstico usado.

Los sujetos pasivos que instalen en sus locales comerciales puntos de recogida de pilas o aceite doméstico usado, en el marco de las campañas promovidas por el ayuntamiento, tendrán derecho a una reducción en la cuota del 5 por 100.

Las reducciones anteriores serán acumulables hasta un máximo de un 50 por 100.

Las reducciones establecidas en los apartados uno y dos anteriores se aplicarán de oficio por el ayuntamiento tomándose los datos de los listados – registros de uso oficiales del ejercicio anterior al de la reducción, de los ecoparques y la recogida “puerta a puerta” de la SAG.

Las reducciones de los apartados tres a cinco anteriores tendrán carácter rogado, debiendo ser solicitadas expresamente por el sujeto pasivo acreditando documentalmente el derecho a la aplicación de la reducción.

El ayuntamiento, si procede, dictará un acto administrativo por el que se acordará la reducción con efectos desde el devengo siguiente al de la solicitud y con una duración de tres ejercicios, finalizados los cuales la reducción en la cuota decaerá, salvo que el sujeto pasivo vuelva a solicitarlo, cumpliendo los requisitos que correspondan, antes del devengo siguiente al de la finalización del último ejercicio de duración de la reducción.

Seis. Certificación ambiental ISO 14001 y registro EMAS.

Los sujetos pasivos que acrediten disponer de certificación vigente conforme a la norma ISO 14001 y/o registro EMAS, siempre que la actividad desarrollada incluya la gestión

de residuos y se cuente con verificación externa anual, tendrán derecho a una reducción en la cuota del 50 por 100.

Esta reducción no podrá acumularse con ninguna de las recogidas en los apartados uno a cinco, y se concederá anualmente por el ayuntamiento, previa solicitud del sujeto pasivo en la que acredite estar en posesión de la certificación o registro vigente, con efectos desde el devengo siguiente a la solicitud.

Artículo 3.- Se modifica el artículo 7 de la ordenanza fiscal, que queda con la siguiente redacción:

ARTÍCULO 7. BENEFICIOS FISCALES.

1.- Estarán exentos del pago de la tasa las personas o unidades familiares en riesgo de exclusión social.

Para la aplicación de esta exención se requerirá informe de los servicios sociales del ayuntamiento que acredite esta circunstancia.

2.- Tendrán derecho a una bonificación del 90 por 100 de la cuota correspondiente a la vivienda habitual cuando el sujeto pasivo de la tasa sea una persona jubilada o pensionista y se den, además, las siguientes circunstancias:

a) Que la pensión sea inferior al salario mínimo interprofesional. En caso de convivir en el mismo domicilio varios pensionistas, se sumará el importe de sus pensiones a los efectos de la aplicación del expresado límite.

b) Que la persona pensionista no posea otros bienes o ingresos, la renta o el importe de los cuales, sumados a la pensión, superen el expresado límite.

c) Que no conviva con otras personas empleadas.

d) Que la persona solicitante esté empadronada en el domicilio para el que solicita la bonificación.

3.- Tendrán derecho a una bonificación del 50 por 100 de la cuota las unidades familiares de 3 o más miembros convivientes cuya renta familiar sea inferior al salario mínimo interprofesional.

4.- Las bonificaciones anteriores tienen carácter rogado, y su concesión tendrá efectos a partir del devengo siguiente al de la solicitud.

La firma de la solicitud implicará la autorización al Ayuntamiento para realizar cuantas consultas sean necesarias en otras administraciones públicas para la resolución del expediente.

En caso de que convivan otras personas mayores de edad con el solicitante, estas también deberán autorizar la consulta de sus datos en otras administraciones públicas.

De estos extremos se informará debidamente en el formulario de solicitud.

3.- Los arrendatarios o usuarios de las viviendas que cumplan los requisitos anteriores podrán presentar las solicitudes de bonificación en cuanto sujetos pasivos contribuyentes de la tasa.

En estos casos la bonificación se aplicará a las liquidaciones que se emitan al sujeto pasivo sustituto.

5.- Las bonificaciones anteriores se concederán por un periodo de tres años, siempre que en la fecha de devengo de la tasa concurren los requisitos exigibles para el disfrute de esta establecidos los apartados anteriores, viniendo los beneficiarios de la bonificación obligados a comunicar al ayuntamiento cualquier variación que pudiera implicar la pérdida de la bonificación, sin perjuicio de las facultades de comprobación e inspección de la administración.

En la notificación del acto administrativo de concesión de la bonificación se hará constar esta limitación temporal, así como que en caso de seguir cumpliéndose los requisitos para la bonificación pasado estos tres años deberá reiterarse su solicitud para seguir disfrutando de esta.

6.- Al amparo de lo dispuesto en el artículo 26.4 de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, las empresas de distribución alimentaria y de restauración que tengan establecidos, con carácter prioritario, en colaboración con cualquier entidad de economía social sin ánimo de lucro arraigadas en el municipio, la donación de sus excedentes para la reducción de forma significativa y verificable por el ayuntamiento de sus residuos alimentarios disfrutarán de una bonificación en la tasa de un 95 por 100 de la cuota, de acuerdo con lo siguiente:

Podrán acogerse a la bonificación:

- a) Las empresas de restauración que donen los alimentos preparados que no se hayan servido, que sean aptos para el consumo humano; o los excedentes alimentarios, que sean aptos para el consumo humano, a entidades sociales sin ánimo de lucro arraigadas en el municipio, que se dediquen a la recogida y distribución de alimentos para personas con vulnerabilidad social.
- b) Las empresas de distribución alimentaria que donen los alimentos preparados que no se hayan servido, que sean aptos para el consumo humano; o los excedentes alimentarios, que sean aptos para el consumo humano, a entidades sociales sin ánimo de lucro arraigadas en el municipio, que se dediquen a la recogida y distribución de alimentos para personas con vulnerabilidad social.

Las entidades sociales distribuirán los alimentos donados por las empresas a las personas con vulnerabilidad social remitidas por el departamento de servicios sociales del ayuntamiento.

Para poder acogerse a la bonificación, la reducción de los residuos alimentarios deberá ser significativa, considerándose así cuando:

- a) Las empresas de restauración donen, al menos, 20 raciones mensuales.
- b) Las empresas de distribución alimentaria donen:
 - (1) Cuando se trate de hipermercados o supermercados pertenecientes a cadenas alimenticias, donen alimentos por valor de, al menos, 12.000 euros anuales.
 - (2) Cuando se trate de pequeñas empresas, donen alimentos por valor de, al menos, 3.600 euros anuales.

La bonificación se aplicará a solicitud del contribuyente el ejercicio posterior en el que se produzca la reducción del residuo alimentario, solicitud que deberá presentarse antes del devengo de la tasa.

Las empresas arrendatarias podrán presentar las solicitudes de bonificación en cuanto sujetos pasivos contribuyentes. En estos casos la bonificación se aplicará a las liquidaciones que se emitan al sujeto pasivo sustituto.

Con carácter previo a la solicitud de bonificación las empresas de restauración o distribución alimentaria suscribirán un convenio con las entidades sociales. Al efecto el departamento de servicios sociales facilitará a las empresas, si lo solicitasen, un listado de las entidades sociales arraigadas en el municipio que tradicionalmente vienen realizando esta labor de recogida y distribución de alimentos a personas en situación de vulnerabilidad social.

En dicho convenio se definirán las responsabilidades y los objetivos de reducción del residuo alimentario. Entre otras cosas que se consideren adecuadas, en el convenio se recogerá lo siguiente:

- a) Las empresas identificarán sus residuos alimentarios y los que sean susceptibles de donación; y acordarán con las entidades sociales cómo se recogerán y distribuirán estos alimentos.
- b) Se acordará cómo se registrarán las donaciones y la reducción del residuo alimentario, así como la recepción y el destino final de los alimentos donados. Se deberá llevar un registro detallado de los alimentos donados por tipo, cantidad y destino.
- c) Las donaciones, por parte de las entidades, se realizarán a personas con vulnerabilidad social derivadas por el departamento de servicios sociales del ayuntamiento. Estas donaciones no se podrán realizar en la vía pública, sino en los propios locales de las entidades sociales, o en los restaurantes, si así se acordara.
- d) Se establecerá un mecanismo de seguimiento periódico y auditoría para verificar que los datos recogidos son reales y que se están cumpliendo los objetivos de reducción.

Una copia de este convenio se adjuntará a la solicitud de bonificación por el sujeto pasivo.

La bonificación se concederá, en su caso, con carácter indefinido, pero cada ejercicio el ayuntamiento realizará una verificación de que durante el año anterior se han cumplido los requisitos anteriores.

Para la verificación anual el ayuntamiento solicitará a las entidades sociales que hayan conveniado con los sujetos pasivos una certificación del registro de los alimentos donados, cantidad y destino.

Artículo 4.- Se modifica la Disposición Transitoria Primera de la ordenanza fiscal, y se aprueba una Disposición Transitoria Segunda, que quedan con la siguiente redacción:

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.

Las reducciones en la cuota por la aplicación del programa de “puntos verdes” y por la adhesión al sistema de recogida puerta a puerta de comercios y restaurantes se aplicarán al ejercicio 2026 según datos de los registros de los ecoparques y la SAG del ejercicio 2025.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.

Con efectos exclusivos para el ejercicio 2026, los obligados tributarios dispondrán de un plazo hasta 31 de marzo de 2026 para la solicitud de participación y acreditación documental en las reducciones establecidas en el artículo 6.4, letra a), apartado tres; y artículo 6.4, letra b) apartados tres, cuatro, cinco seis.

Artículo 5.- Se modifica el ANEXO -TARIFAS de la ordenanza fiscal, que queda con la siguiente redacción.

Las tarifas aplicables a la tasa son las siguientes:

EPÍGRAFE	DESCRIPCIÓN	FRACCIÓN TIPO	CUOTAS								
0	Vivienda		111,00 €								
			tramo1 De 0 a 50 m2	tramo2 >50 a 100 m2	tramo3 >100 a 200 m2	tramo4 >200 a 400 m2	tramo5 >400 a 1.000 m2	tramo6 >1.000 a 3.000 m2	tramo7 >3.000 a 6.000 m2	tramo8 >6.000 a 9.000 m2	tramo9 >9.000 m2
1	Restaurantes, bares, cafeterías, discotecas, pubs, salas de fiesta y similares	F (Resto, P/C, Envases, vidrio, Orgánica)	315,00 €	399,00 €	483,00 €	651,00 €	945,00 €	1.575,00 €	1.785,00 €	2.415,00 €	3.465,00 €
2	Centros de enseñanza	C (Resto, P/C, envases)	200,55 €	238,77 €	276,99 €	353,43 €	487,20 €	773,85 €	869,40 €	1.156,05 €	1.633,80 €
3	Cines	C (Resto, P/C, envases)	200,55 €	238,77 €	276,99 €	353,43 €	487,20 €	773,85 €	869,40 €	1.156,05 €	1.633,80 €
4	Supermercados, hipermercados y similares	D (Resto, P/C, Envases, Orgánica)	244,65 €	300,51 €	356,37 €	468,09 €	663,60 €	1.082,55 €	1.222,20 €	1.641,15 €	2.339,40 €
5	Concesionarios y talleres de vehículos	C (Resto, P/C, envases)	173,25 €	200,55 €	227,85 €	282,45 €	378,00 €	582,75 €	651,00 €	855,75 €	1.197,00 €
6	Comercios, oficinas, entidades financieras, papelerías, farmacias, peluquerías, droguerías y otros servicios	B (Resto, P/C)	162,75 €	185,85 €	208,95 €	255,15 €	336,00 €	509,25 €	567,00 €	740,25 €	1.029,00 €
7	Industrias	B (Resto, P/C)	162,75 €	185,85 €	208,95 €	255,15 €	336,00 €	509,25 €	567,00 €	740,25 €	1.029,00 €
8	Gasolineras, Estaciones de servicio	C (Resto, P/C, envases)	173,25 €	200,55 €	227,85 €	282,45 €	378,00 €	582,75 €	651,00 €	855,75 €	1.197,00 €
9	Residencias y establecimientos hoteleros y similares	F (Resto, P/C, Envases, vidrio, Orgánica)	315,00 €	399,00 €	483,00 €	651,00 €	945,00 €	1.575,00 €	1.785,00 €	2.415,00 €	3.465,00 €
10.0	Clínicas, centros sanitarios y similares	C (Resto, P/C, envases)	200,55 €	238,77 €	276,99 €	353,43 €	487,20 €	773,85 €	869,40 €	1.156,05 €	1.633,80 €
10.1	Hospitales	F (Resto, P/C, Envases, vidrio, Orgánica)	315,00 €	399,00 €	483,00 €	651,00 €	945,00 €	1.575,00 €	1.785,00 €	2.415,00 €	3.465,00 €

11	Cámping	F (Resto, P/C, Envases, vidrio, Orgánica)	315,00 €	399,00 €	483,00 €	651,00 €	945,00 €	1.575,00 €	1.785,00 €	2.415,00 €	3.465,00 €
12	Estaciones de Ferrocarril	C (Resto, P/C, envases)	200,55 €	238,77 €	276,99 €	353,43 €	487,20 €	773,85 €	869,40 €	1.156,05 €	1.633,80 €
13	Viviendas vacías y locales sin actividad						47,25 €				

DISPOSICIÓN FINAL.

La presente ordenanza fiscal entrará en vigor el día de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, y comenzará a aplicarse el día 1 de enero de 2026, sin perjuicio de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera, permaneciendo en vigor hasta su modificación o derogación expresa.

APROBACIÓN.

La presente ordenanza fiscal, que consta de 5 artículos, y una disposición final, fue aprobada inicialmente por el pleno en sesión de 02/10/2025 y definitivamente en fecha 04/12/2025, entrando en vigor el día 01/01/2026.

Se somete a votación la urgencia de los asuntos del orden del día del punto 13 al 19 ambos inclusive, de conformidad con lo establecido en el art. 116 de la Ley Valenciana de Régimen Local, resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 23. Concejales ausentes en la votación: 2, Señores/as. Catalán y Picó.- Votos a favor: 23, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Sáez, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano, Soriano y Rovira; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

Declarar la urgencia de los asuntos y proceder a su debate.

En estos momentos se incorpora a la sesión el Sr. Catalán.

13 EXPEDIENTE 2614364M. PROPOSICIÓN PSOE, PP, COMPROMÍS PER SAGUNT, VOX Y EU-UNIDES PODEM. CREACIÓN DE UN ORGANISMO DE GESTIÓN INTEGRAL DEL PATRIMONIO HISTÓRICO MONUMENTAL DE SAGUNTO.

A las 17 horas y 50 minutos se suspende momentáneamente la sesión para permitir la intervención desde el público en este asunto, en virtud de lo previsto en el art. 123 del ROM; dando lectura a la proposición.

La sesión se reanuda a las 17 horas y 59 minutos.

Leída la proposición política presentada por los grupos municipales del PSOE, PP, Compromís per Sagunt, VOX y EU-Unides Podem, sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“1. Introducción

Sagunto es depositaria de un patrimonio histórico y monumental de relevancia internacional. El Castillo, el Teatro Romano, la Vía del Pórtic, el Museo Arqueológico, la Judería y el conjunto de su núcleo histórico constituyen un legado único, fruto del paso de íberos, romanos, visigodos, judíos, musulmanes, cristianos y de las culturas contemporáneas que han configurado la identidad de nuestra ciudad.

Este patrimonio no es solo un testimonio del pasado: es un recurso estratégico para el presente y una garantía de futuro. La historia de Sagunto nos sitúa en un lugar de referencia dentro de la Comunitat Valenciana y de España, y exige un compromiso firme con su conservación y puesta en valor.

2. La situación actual: un problema estructural

A pesar de actuaciones recientes —como la intervención en el Castillo con fondos europeos Next Generation o la recuperación puntual del Teatro Romano—, la realidad del patrimonio saguntino es preocupante. El deterioro y la falta de planificación a medio y largo plazo se manifiestan en:

- Deficiencias graves en infraestructuras básicas (baños cerrados en el Castillo, goteras en el Museo Arqueológico, señalética obsoleta, "luz de obra" en el Teatro durante décadas).
- Carencia de personal especializado y mediadores culturales que garanticen un servicio adecuado al visitante en todos los espacios.
- Planes directores caducados y sin ejecución efectiva.
- Sensación de abandono que alimenta el descontento de la ciudadanía local

A ello se suma un problema estructural: la **fragmentación competencial** entre administraciones. El Ministerio de Cultura, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Sagunto comparten responsabilidades en la titularidad, gestión y financiación de los bienes, generando un entramado burocrático que ralentiza decisiones, diluye responsabilidades y cronifica los problemas.

3. Una oportunidad que no puede desaprovecharse

Frente a quienes ven el patrimonio como una carga, desde Sagunto afirmamos que es una oportunidad. Oportunidad de:

- Preservar nuestra identidad cultural.
- Dinamizar la economía local a través de un turismo cultural sostenible y no estacional.
- Complementar el motor industrial con un recurso cultural que aporte prestigio, cohesión social y orgullo ciudadano.
- Posicionar a Sagunto como referente en la gestión patrimonial dentro y fuera de España.

El turismo cultural, a diferencia del turismo de sol y playa, se mantiene activo durante todo el año y genera un impacto positivo en la hostelería, el comercio y el empleo.

4. La propuesta: creación de un organismo de gestión integral

Para dar respuesta a esta situación y aprovechar plenamente el potencial del patrimonio saguntino, **proponemos la creación de un organismo específico y estable**, con las siguientes características:

1. **Carácter interadministrativo:** integrado por el Ministerio de Cultura, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Sagunto, como socios fundadores y patronos, donde las asociaciones culturales, vecinales y turísticas puedan hacer aportaciones y sean partícipes de este organismo de gestión.
2. **Aportaciones estables:** cada administración contribuirá con dotaciones económicas anuales, garantizando una base financiera sólida.
3. Planificación estratégica: elaboración de planes de actuación anuales y plurianuales, con objetivos medibles, criterios de eficiencia y seguimiento de resultados.
4. **Financiación mixta:** junto a los recursos públicos, se incorporarán ingresos propios (tasas de entrada a monumentos, venta de entradas en modalidad de "pack cultural", merchandising, alquiler de espacios, patrocinios y colaboraciones con fundaciones privadas).
5. **Gestión profesionalizada:** el organismo contará con personal propio, especializado y dedicado a la gestión diaria, evitando la dependencia exclusiva de los vaivenes políticos.
6. **Autonomía y transparencia:** de acuerdo con la Ley 19/2013 de Transparencia, garantizando que cada euro invertido revierta directamente en la conservación y puesta

en valor del patrimonio.

7. **Inspiración en modelos de éxito:** la experiencia de ciudades como Cartagena, Almagro, Gandía o Albarracín demuestra que este marco legal y organizativo funciona con eficacia

5. Beneficios esperados

La creación de este organismo permitirá:

- Coordinar y simplificar las competencias de las tres administraciones.
- Disponer de una hoja de ruta clara y consensuada, con objetivos comunes.
- Generar ingresos adicionales que complementen la financiación pública.
- Mejorar la conservación y restauración de los monumentos.
- Potenciar el turismo cultural de calidad, no estacional.
- Revertir el descontento ciudadano y reforzar el orgullo colectivo.

6. Conclusión y llamada a la acción

Las asociaciones culturales, vecinales y turísticas de Sagunto, junto con la ciudadanía comprometida, **instamos a las administraciones competentes a demostrar voluntad política real** para poner en marcha este organismo.

Sagunto no puede seguir de espaldas a su historia. Nuestro patrimonio no merece el abandono ni la resignación, sino una gestión responsable, eficaz y visionaria. El futuro de la ciudad pasa por un equilibrio entre desarrollo industrial y puesta en valor de sus recursos culturales.

La creación de este organismo interadministrativo es la vía para garantizar que el patrimonio de Sagunto se conserve, se restaure y se proyecte como un orgullo compartido, motor de cohesión social y atractivo internacional”

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 24. Concejales ausentes en la votación: 1, Señora. Picó.- Votos a favor: 21, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, Vila, Serrano, Soriano y Rovira. Abstenciones: 3, Señores. González, Guillen y Márquez; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por 21 voto a favor del PSOE, PP, VOX, Compromís per Sagunt y EU-Unides Podem y 3 abstenciones de IP, ACUERDA:

Aprobar la proposición arriba transcrita que se tiene aquí por reproducida a todos los efectos.

14 EXPEDIENTE 2614403Q. PROPOSICIÓN PSOE. SOLICITUD AL CONSORCIO PROVINCIAL BOMBEROS DE UN VEHÍCULO ADAPTADO PARA EXTINCIÓN INCENDIOS.

Leída la proposición política presentada por el Grupo Municipal del PSOE, sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“Exposición de motivos:

A comienzos de este año, el Parque de Bomberos de Sagunto retiró su vehículo adaptado para la extinción de incendios en calles especialmente estrechas. Dada la singular configuración de muchas vías públicas del municipio, especialmente en el núcleo histórico, donde se concentran numerosas calles estrechas y una elevada densidad de población, consideramos que es especialmente importante reponer dicho vehículo.

Se trata de un tipo de vehículo contra incendios de tamaño reducido, diseñado para maniobrar en calles angostas, cascos históricos, callejones o zonas peatonales donde un camión de bomberos convencional no podría entrar.

Estos vehículos suelen llamarse vehículo ligero de extinción, camión de bomberos compacto, minibomba o pick-up de intervención rápida. Su principales características son dimensiones reducidas para circular por calles muy estrechas; alto grado de maniobrabilidad, incluso en giros cerrados; depósito de agua pequeño, pero suficiente para primeras intervenciones; equipos de extinción rápidos, como mochilas de espuma, mangueras de alta presión o extintores especiales, y peso ligero, lo que permite acelerar la respuesta y acceder a zonas complicadas.

Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido, consideramos que la atención a esta cuestión se ha vuelto prioritaria y urgente, dado que es solo cuestión de tiempo que tengamos una situación de emergencia que requiera de estos medios.

Por todo lo expuesto, el Grupo Municipal Socialista propone al Pleno de la Corporación la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

1. Solicitar al Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia que reponga el vehículo adaptado para la extinción de incendios en calles especialmente estrechas a la mayor brevedad posible, dotando así al Parque de Bomberos de Sagunto de un recurso material imprescindible para garantizar la respuesta ágil y rápida ante una situación de emergencia en nuestra ciudad.
2. Dar traslado de esta moción a la Diputación de Valencia y al Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia.”

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 24. Concejales ausentes en la votación: 1, Señora. Picó.- Votos a favor: 24, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano, Soriano y Rovira; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

Aprobar la proposición arriba transcrita que se tiene aquí por reproducida a todos los efectos.

15 EXPEDIENTE 2614413E. PROPOSICIÓN PP. EN DEFENSA DE LOS TRABAJADORES AUTÓNOMOS.

Leída la proposición política presentada por el Grupo Municipal del PP, sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“Exposición de motivos:

En España, más de 3.413.000 personas cotizan en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos. Muchos de ellos son pequeños comerciantes, hosteleros, profesionales y emprendedores que sostienen buena parte del tejido económico y social de nuestros barrios. El Gobierno de España anunció una nueva subida de las cuotas que deben abonar los trabajadores autónomos a la Seguridad Social a partir de 2026. Según la propuesta trasladada

por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, las cuotas anuales aumentarían entre 200 y 2.500 euros.

Este incremento suponía un nuevo golpe al emprendimiento, al comercio local, a los profesionales liberales y a miles de familias que cada mes sostienen con esfuerzo su actividad económica.

Sin embargo, ante la enorme presión del sector de los autónomos, de los agentes sociales y del Partido Popular, el Gobierno se ha visto obligado a rectificar. Esta rectificación, no obstante, no impide que el ejecutivo siga trasladando un incremento de las cotizaciones que habrán de abonar los trabajadores por cuenta propia.

Más allá del sistema de cotización, muchos de los compromisos del Gobierno adquiridos con los autónomos en 2023 siguen sin materializarse. Compromisos que suponen mejoras fundamentales para el colectivo de autónomos en los ámbitos de protección social, pluriactividad, conciliación y simplificación burocrática. Este incumplimiento agrava el descontento del sector y refuerza la necesidad de que las administraciones locales y autonómicas reclamen al Gobierno un calendario claro de desarrollo, seguimiento y auditoría de las reformas prometidas.

Asimismo, resulta imprescindible que el Gobierno de España ponga en marcha el régimen de franquicia de IVA, mediante la transposición de la Directiva europea 2020/285, cuyo plazo de aplicación expiró el 1 de enero de 2025, siendo España de los pocos países de la Unión Europea que no ha cumplido con esta obligación. Esta medida permitiría que los autónomos y pequeñas empresas con una facturación anual inferior a 85.000 euros quedasen exentos de pagar y declarar el IVA, lo que supondría un alivio directo en sus cargas fiscales y una notable simplificación administrativa. Dar cumplimiento a esta normativa europea ofrecería un respiro real a miles de profesionales y pequeños negocios que sostienen el tejido productivo local.

Desde el Grupo Municipal Popular consideramos que no es el momento de castigar más al tejido productivo, sino de acompañar, facilitar y proteger a quienes mantienen la actividad económica en momentos de incertidumbre tanto en las grandes como en las pequeñas y medianas localidades de nuestro territorio. El Ayuntamiento de Sagunto no puede permanecer ajeno a esta amenaza para tantos vecinos y vecinas que son autónomos, y debe expresar de forma clara su rechazo al infierno fiscal y burocrático que se ha infligido a los ciudadanos desde el Gobierno de España y su apoyo a quienes con su trabajo diario sostienen la economía local.

Por todo ello, el Grupo Municipal del Partido Popular propone al Pleno del Ayuntamiento de Sagunto la **adopción de los siguientes ACUERDOS:**

1. El Ayuntamiento de Sagunto manifiesta su rechazo a la política fiscal del Gobierno de España hacia los trabajadores autónomos, que en los últimos 7 años se ha traducido en una creciente carga impositiva, incertidumbre y falta de estabilidad normativa. Lejos de ofrecer seguridad y apoyo a quienes generan empleo y riqueza, el Gobierno mantiene a los autónomos sometidos a una presión fiscal desproporcionada que lastra la iniciativa emprendedora y el dinamismo económico local.
2. El Ayuntamiento de Sagunto insta al Gobierno de España a cumplir los compromisos adquiridos con los trabajadores autónomos en 2023, impulsando de manera inmediata las reformas pendientes en materia de protección social, pluriactividad, conciliación y simplificación burocrática, y estableciendo un calendario claro de seguimiento y evaluación de dichas medidas, en diálogo con las principales organizaciones representativas del sector.
3. El Ayuntamiento de Sagunto insta al Gobierno de España a aplicar de forma

inmediata el régimen de franquicia de IVA previsto por la Directiva europea, que permite eximir del pago y la presentación de declaraciones de IVA a los autónomos y pequeñas empresas con una facturación anual inferior a 85.000 euros, lo que supondría un importante alivio fiscal y administrativo para el colectivo.

4. El Ayuntamiento de Sagunto muestra su apoyo y reconocimiento a los autónomos, pequeños empresarios y emprendedores de la ciudad, reafirmando su compromiso de impulsar medidas municipales de apoyo al autoempleo, la formación y la digitalización.
5. Dar traslado del presente acuerdo al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, a las asociaciones nacionales de autónomos (ATA, UPTA y UATAE), a la Confederación de Empresarios de Sagunto y a las asociaciones de comerciantes de la ciudad. ”

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 24. Concejales ausentes en la votación: 1, Señora. Picó.- Votos a favor: 10, Señores/as. Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila y Serrano. Votos en contra: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Abstenciones: 1, Señora. Soriano; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por 10 votos a favor del PP, IP y VOX, 13 votos en contra del PSOE, EU-Unides Podem y 1 abstención de Compromís per Sagunt, ACUERDA:

No aprobar la proposición arriba transcrita.

En estos momentos se incorpora a la sesión la Sra. Picó, siendo las 18 horas y 13 minutos.

16 EXPEDIENTE 2614416J. PROPOSICIÓN PP. ACUERDO POLÍTICO PARA EL PLAN DE ASFALTADO.

Leída la proposición política presentada por el Grupo Municipal del PP, sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“Exposición de motivos:

El mantenimiento de la red viaria urbana es una **responsabilidad fundamental de las administraciones locales**. Se ha venido detectando un deterioro progresivo del firme en numerosas calles, con la aparición de socavones, baches, grietas y parches que no solo suponen un problema estético, sino que afectan directamente a la **seguridad de peatones y conductores**, aumentando el riesgo de accidentes.

A esta situación se suma la **falta de accesibilidad** en muchas aceras, que no cumplen con las dimensiones necesarias y presentan desniveles, baldosas levantadas o ausencia de rebajes en los pasos de peatones, dificultando la movilidad de personas mayores, con movilidad reducida o carritos de bebé. En algunos casos, se incumple la normativa vigente en materia de accesibilidad universal.

Las inversiones realizadas hasta la fecha, aunque necesarias, han resultado claramente insuficientes para abordar de forma estructural la problemática del viario urbano. Los proyectos de asfaltado ejecutados han sido, en su mayoría, intervenciones aisladas o reactivas,

centradas en zonas concretas sin responder a una visión integral del conjunto de la ciudad. Esta falta de planificación a largo plazo ha generado desigualdades territoriales, descontento de muchos vecinos y vecinas y ha impedido una mejora real y sostenida del estado general de nuestras calles y aceras. Por ello, se hace imprescindible la **puesta en marcha de un plan técnico, ambicioso y estructurado, que garantice una mejora gradual pero constante de todo el viario.**

La combinación de estos factores refleja una carencia de planificación a medio y largo plazo en la conservación del espacio público urbano, así como la necesidad de abordar esta problemática desde una perspectiva global, técnica y no sujeta a intereses políticos o electoralistas.

Por ello, el Grupo Municipal del Partido Popular propone la **creación de un plan estratégico de asfaltado y mejora del viario, que abarque un periodo de quince años y que reciba el nombre de “PLAN HORIZONTE: Plan Integral de Asfaltado y Accesibilidad”, con el fin de subrayar su carácter transversal, objetivo y consensuado.**

Por todo ello, el Grupo Municipal del Partido Popular propone al Pleno del Ayuntamiento de Sagunto la **adopción de los siguientes ACUERDOS:**

1. Instar al equipo de gobierno a que, en el plazo máximo de diez meses, promueva la **elaboración de un diagnóstico integral del estado del firme y las aceras en todas las calles, caminos y espacios públicos del municipio**, con especial atención a:
 - a. Zonas con mayor deterioro del asfalto.
 - b. Calles con parcheo reiterado o deficiente.
 - c. Aceras con falta de accesibilidad o estado deficiente.
2. **Crear una comisión técnica y política** compuesta por representantes de todos los grupos políticos con representación municipal, técnicos municipales del área de Urbanismo, Obras y Movilidad y Mantenimiento, representantes de la empresa de Aguas de Sagunto y representantes vecinales, con el objetivo de redactar un plan de actuación con horizonte temporal de quince años.
3. **Diseñar y poner en marcha el “Plan Integral de Asfaltado y Accesibilidad”,** que deberá incluir:
 - a. Un inventario detallado y georreferenciado de las calles y aceras a intervenir.
 - b. Un calendario de actuaciones priorizado según criterios técnicos, de seguridad y de accesibilidad.
 - c. Presupuestos anuales estimados.
 - d. Un sistema de seguimiento y evaluación pública.
 - e. Mecanismos de revisión bienal y adaptación a nuevas necesidades.
4. **Incluir en los presupuestos municipales de cada ejercicio una partida específica destinada a la ejecución del plan,** garantizando así su continuidad con independencia del signo político del gobierno municipal.
5. **Mantener de forma estable en los presupuestos municipales una partida específica destinada al mantenimiento ordinario del viario,** que permita dar respuesta rápida y eficaz a reparaciones urgentes, incidencias puntuales y pequeñas actuaciones de conservación. Esta dotación presupuestaria deberá ser independiente y complementaria a la destinada al desarrollo del Plan Integral de Asfaltado,

garantizando así tanto las intervenciones estructurales como la resolución inmediata de necesidades cotidianas.

6. **Impulsar la búsqueda activa de financiación externa mediante la solicitud de subvenciones y ayudas públicas a otras administraciones**, tales como la Generalitat, el Gobierno de España y la Unión Europea, a través de sus respectivos fondos, programas de inversión y líneas de desarrollo urbano sostenible. El objetivo es complementar la financiación municipal y acelerar la ejecución del plan sin incrementar la presión fiscal local. ”

Tras el debate de la proposición, la Ponente del Partido Popular, retira la misma.

17 EXPEDIENTE 2614424W. PROPOSICIÓN IP. CONSTRUCCIÓN CENTRO SALUD MENTAL INFANTOJUVENIL.

Leída la proposición política presentada por el Grupo Municipal de IP, sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“ La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que más de 450 millones de personas en el mundo padecen un trastorno mental o de comportamiento en un momento dado de su vida. Los trastornos mentales son frecuentes o comunes en todos los países, ocasionan un enorme sufrimiento, dificultan la capacidad de aprendizaje de los niños e interfieren significativamente en la vida de las personas que los padecen.

En España, estudios sociológicos afirman que el 9% de la población padece al menos un trastorno mental en la actualidad y que algo más del 15% lo padecerá a lo largo de su vida. Datos que se ven incrementados año tras año, y donde las personas entre 4 y 19 años no son ajenas.

De manera general, la enfermedad mental grave da comienzo en la niñez y en la adolescencia, por lo que la detección, prevención y atención temprana va a influir en el bienestar y el futuro de la persona. La sociedad en la que vivimos y los nuevos estilos de vida están marcando la aparición de problemas de salud mental diferentes.

Está claro que hay un interés creciente en cuidar la salud mental de la población. Desde 2020, se puso en evidencia varios enfoques de la salud mental. Por un lado, algo ya conocido por los y las profesionales: y es que la salud mental es el área sanitaria que menos inversión recibe en el actual sistema de salud, si se compara con los recursos que reciben otras ramas de la sanidad. Y, por otro, que la clase socioeconómica, también aquí, marca diferencias en las posibilidades que una familia tiene para abordar los problemas de salud mental.

En nuestro municipio tenemos varios proyectos pendientes en materia de salud mental, como son el centro de salud infanto-juvenil en la Plaza Ibérica, un CEEM (Centro especializado en personas con enfermedad mental) y el Centro de Rehabilitación e Inserción Social (CRIS). En estos dos últimos casos, CRIS y CEEM, se han lanzado propuestas desde 2006, incluso con la cesión de una parcela municipal para la construcción del CRIS, que pasó al olvido en la consellería y que Iniciativa Portaña sacó de los cajones pidiendo el cambio de la ubicación prevista inicialmente, cuestión que se tuvo en cuenta planteando desde el ayuntamiento un cambio de ubicación dentro de la trama urbana en este caso del Puerto Sagunto.

La única referencia que se ha hecho del tema con posterioridad es la inclusión dentro

del “Plá Convivint”, Pla Valencià d’Infraestructures de Serveis Socials 2021-2025, en el que se detallaban las nuevas infraestructuras que se iban a desarrollar en ese periodo. Ese plan contemplaba dotar nuestro municipio de importantes servicios: por un lado, una residencia para personas mayores, un centro de día y un centro especializado de atención a mayores (CEAM) y, por otro lado, justamente un centro de rehabilitación e integración social (CRIS) y un centro específico para personas con enfermedad mental crónica (CEEM).

Pero como en tantas otras ocasiones, las promesas para las infraestructuras destinadas a salud mental no fructificaron y quedaron en el cajón del olvido y extinguirse definitivamente, tras la congelación del Plá Convivint por parte de la Generalitat en 2023.

Respecto al centro infanto-juvenil en la Plaza Ibérica, además, daría un uso a un espacio que hoy en día no cuenta con una finalidad concreta, y donde vecinos y vecinas reclaman que se utilice para un fin concreto.

Desde Iniciativa Porteña, en el pleno de abril del año 2024 propusimos que ese espacio se destinara a la construcción de una escuela de 0-3 años, pero finalmente retiramos la mencionada propuesta porque ya estaba encaminado la construcción de ese centro de salud mental infanto-juvenil.

En la actualidad, no se perciben avances en el antiguo aulario de la Plaza Ibérica y las promesas, tal y como hemos detallado en esta exposición, no han servido de nada. La salud mental debe ser una prioridad a todos los niveles administrativos y nuestro municipio se ha quedado muy atrás.

Por todo ello desde el Grupo Municipal de Iniciativa Porteña, realizamos la siguiente propuesta de acuerdo:

- **Instar a la Generalitat Valenciana a la rehabilitación del centro escolar de la Plaza Ibérica como nuevo centro de Salud Mental InfantoJuvenil.**
- **El ayuntamiento de Sagunto recuperará la última propuesta de ubicación del CRIS junto al que se planteó la construcción del CEEM, trasladando la petición de nuevo a la Generalitat Valenciana.”**

Por parte del PSOE, el Sr. Timón presenta una enmienda de modificación, que dice: “Donde dice CRIS cambiarlo por CRISOL, que es la denominación más reciente y ampliada para englobar un enfoque más integral de recuperación”. Enmienda que es aceptada por el Ponente.

Sometido el asunto debidamente enmendado a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 25. Concejales ausentes en la votación: Ninguno.- Votos a favor: 25, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano, Picó, Soriano y Rovira; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

-Instar a la Generalitat Valenciana a la rehabilitación del centro escolar de la Plaza Ibérica como nuevo centro de Salud Mental Infantojuvenil.

- El ayuntamiento de Sagunto recuperará la última propuesta de ubicación del CRISOL junto al que se planteó la construcción del CEEM, trasladando la petición de nuevo a la Generalitat Valenciana.

18 EXPEDIENTE 2614432F. PROPOSICIÓN VOX. PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA EL ACOSO ESCOLAR.

Leída la proposición política presentada por el Grupo Municipal de VOX, sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El acoso escolar constituye una de las problemáticas sociales más graves que afectan a nuestra infancia y adolescencia. Sus consecuencias trascienden el ámbito educativo, repercutiendo en la salud física y mental de los menores, afectando a su autoestima, rendimiento académico y desarrollo personal, pudiendo generar secuelas psicológicas duraderas e incluso conductas de riesgo extremo.

El Defensor del Pueblo, en su Informe anual 2023, dedica un apartado específico a la prevención de la violencia escolar y recoge el *Estudio sobre acoso escolar y ciberacoso en España en la infancia y la adolescencia*. Ese estudio, considerado la investigación más completa realizada hasta la fecha en España, estima que el acoso escolar alcanza al 9,2 % del alumnado de 4.º de Primaria y al 3,8 % del alumnado de 4.º de ESO, lo que supone que en cada centro educativo hay un número nada desdeñable de menores que sufren acoso de manera continuada.

El mismo informe destaca un dato especialmente preocupante: el 38,2 % de las víctimas no se lo cuenta a nadie, muchas veces por miedo, por pensar que “no servirá para nada” o por no saber a quién acudir. Además, más del 60 % de quienes reconocen ejercer acoso escolar afirman que ningún profesor ni ningún adulto de su familia ha hablado con ellos sobre su conducta en los últimos meses, lo que evidencia la necesidad de reforzar la detección temprana y la intervención educativa.

A nivel estatal, el Ministerio de Educación dispone del teléfono 900 018 018 contra el acoso escolar, un servicio oficial de atención telefónica, chat y formulario gestionado por la Fundación ANAR para casos de malos tratos y acoso en los centros docentes del sistema educativo español. Según el Informe del curso 2022-2023 de dicho servicio, el teléfono atendió más de 19.000 comunicaciones (llamadas, chats y correos) relacionadas con posibles casos de malos tratos y acoso en el ámbito escolar en un solo curso, lo que refleja que el problema está muy presente en las aulas.

Por otro lado, aunque no existe una estadística oficial que atribuya directamente un número concreto de suicidios al acoso escolar, sí se reconoce a nivel institucional la relación entre el sufrimiento prolongado, la violencia entre iguales y el riesgo de conducta suicida en la adolescencia. Los últimos meses han conmocionado a toda España con casos como el de Sandra Peña, la menor de 14 años de Sevilla que se quitó la vida tras un año sufriendo acoso escolar sin que el centro activara el protocolo antiacoso pese a las denuncias de la familia, o el de Dani Quintana, un adolescente de 15 años en Lleida que, según diversas informaciones, padecía robos, aislamiento y amenazas continuadas en el entorno escolar antes de su suicidio. Estos casos, que están siendo investigados por la Fiscalía y que han sido ampliamente recogidos por medios de comunicación y asociaciones especializadas, evidencian que el sistema llega tarde, que los protocolos no siempre se activan ni se aplican con rigor y que el acoso escolar puede tener consecuencias irreparables.

Esta realidad hace aún más urgente que las Administraciones públicas, también desde el ámbito local, impulsen políticas preventivas, eduquen en la convivencia y doten de herramientas a alumnado, profesorado y familias para identificar a tiempo el acoso, intervenir

con eficacia y evitar que el sufrimiento de los menores se cronifique o derive en situaciones extremas.

El Ayuntamiento de Sagunto, en su compromiso con la protección de la infancia y la convivencia escolar, tiene la responsabilidad de reforzar la colaboración con los centros educativos, las AMPA, profesionales de la psicología infantil y juvenil y entidades especializadas, asegurando que los recursos lleguen a todos los barrios y etapas educativas.

Por ello, se considera imprescindible dotar de recursos económicos suficientes al municipio para desarrollar conferencias, talleres, cursos, jornadas formativas y programas específicos de prevención e intervención frente al acoso escolar.

ACUERDOS

Por todo lo expuesto, el Grupo Municipal VOX propone al Pleno de la Corporación la adopción de los siguientes acuerdos:

1. Se realice un estudio para poder crear una partida presupuestaria de 40.000 euros destinada a:

- Organización de conferencias, talleres, cursos y jornadas formativas en centros escolares del municipio orientados a la prevención del acoso escolar.
- Actividades dirigidas al alumnado, profesorado y familias, fomentando la sensibilización y la adquisición de herramientas educativas y emocionales que favorezcan la convivencia y la detección temprana del bullying.

2. Se realice un estudio para poder crear una partida presupuestaria de 50.000 euros destinada a:

- Programas municipales específicos de prevención, detección e intervención en casos de acoso escolar.
- Acciones de apoyo psicológico y socioeducativo a menores víctimas y a sus familias.
- Formación complementaria para docentes y personal de los centros.
- Impulso de campañas de concienciación y elaboración de materiales educativos para combatir el bullying y promover el respeto, la tolerancia y la convivencia.

3. Elaborar, en coordinación con los centros educativos, las AMPA, los servicios sociales municipales, las fuerzas y cuerpos de seguridad y entidades especializadas, un Plan Municipal de Prevención del Acoso Escolar, que concrete objetivos, medidas, calendario y herramientas de evaluación.

4. Presentar anualmente a la comisión informativa competente y al Pleno un informe de evaluación sobre las actuaciones realizadas, su impacto y las necesidades detectadas, con el fin de ajustar y mejorar las políticas municipales de prevención y lucha contra el acoso escolar.”

A continuación solicita el uso de la palabra y previa su autorización por parte de la Alcaldía, intervienen por este orden,

-Interviene en primer lugar la Sra. Soriano. Manifiesta que esta moción no se ha preocupado de esgrimir todo lo que se está haciendo ya en el municipio. Es cierto que se podría hacer más. Ha preguntado al profesorado a centros de secundaria y a diferentes serivios. Dentro del centro funcionan varios programas. La tutoría entre iguales entre parejas, cuyo propósito es la mejora de alguna competencia pero que lleva a un vínculo de amistad y confianza entre los que trabajan. Hay tutorías afectivas, también hay un aula de convivencia donde se media en todos los conflictos donde hay alumnos mediadores y profesores especializados. En el Clot del Moro, por ejemplo en segundo de la ESO hay una asignatura de

emociones. Y cada centro tiene programas especiales. Externamente existe el Plan Director de la policía nacional que aborda el acoso escolar y que tiene sus canales de denuncia. La policía local también tiene la figura del agente tutor que son miembros especializados en la prevención y protección de menores en el entorno escolar que trabaja el absentismo y conductas de riesgo y es un enlace entre la comunidad educativa y las fuerzas de seguridad. La Concejalía de Educación siempre hace un acompañamiento en cualquier caso que se detecta porque no es competente, es la Consellería de educación a través del un plan que se llama PREVI, plan de prevención de la violencia y promoción de la convivencia y está diseñado para prevenir la violencia escolar. Va ser implantado en la primer legislatura del Botànic. También el Ayuntamiento tiene un protocolo que cuando se presenta un caso la orientadora atiende a las familias, da pautas, la psicóloga hace un informe y todo coordinado con inspección educativa. Anteriormente también se han hecho jornadas de de exclusión social, de prevención, en 2022 el colegio Baladre ganó un premio en un corto. El área de igualdad también cuenta con un protocolo de de prevención y detección, sobre todo por razones de sexo, de orientación sexual e identidad de género, hace talleres para el acoso homofóbico en los institutos que según datos padece el 43% de niños y adolescentes homosexuales y bisexuales. Y todos estos organismos hacen charlas, talleres y campañas. Todo esto para informar que sí que se hacen muchas acciones y se vela por el problema, aunque es muy complejo. La moción pide partidas presupuestarias y cree que todo no se soluciona con dinero, sino con educación por parte de toda la comunidad educativa, la ciudadanía y por todos los partidos políticos para no propiciar discursos de odio sino de convivencia y de tolerancia.

-Es el turno del Sr. Márquez, el cual expone que sigue la misma línea que la compañera de Compromís. No entienden la moción, porqué se piden partidas presupuestarias tan específicas de 40 o 50 mil euros. Y también hay que tener cuidado con la comisión especial que se propone, porque para eso está la comisión de educación y de servicios sociales. También se puede trabajar allí y hay que ser cuidadosos con la proección de datos y la información que se pasa de forma interna de los centros al ámbito político. Además los centros ya tienen sus protocolos. La moción no obstante la van a apoyar poque están en contra del acoso escolar, pero también entienden que hay defectos de forma en la misma. Entieden que es conveniente que si se incluyan las charlas que comenta VOX, pero para ello también se tiene que aprobar una PGA , que es una programación anual que tienen que aprobar los centros y pasar por los consejos escolares de cada centro. Piden que rectifique o que conteste a las dudas que les surgen, a pesar de que van a votar a favor.

-A continuación toma la palabra el Sr. Catalán, manifiesta que el PP va a votar a favor, porque quieren darle un punto de apoyo a la moción, simplemente no saben si son 50.000, si son 40.000€, y entiende que el fondo es que a nivel local se trabaje más en las campañas de sensibilización porque se ve a diario que cuando se realiza el protocolo quizás ya es demasiado tarde y hay que hacer un poco más a nivel local, por ejemplo tratar de hacer jornadas de valores, de que se tome la sartén por el mango a nivel local y que es cierto que se están haciendo cosas, pero se puede dar un punto más para reducir el impacto de esta lucha contra el bullying.

Por parte del PSOE, el Sr. Palmero presenta una enmienda de modificación de los puntos, 1, 2, 3 y 4 y de adicionar un punto más, que dice así:

“1.- Modificar la redacción del punto 1, que pasaría a quedar redactado en los siguientes términos: Ampliar la organización de conferencias, talleres, cursos y jornadas formativas en centros escolares del municipio orientadas a la prevención del acoso escolar. Además, solicitar al CEFIRE formaciones certificadas en esta materia, para la sensibilización y la adquisición de herramientas educativas y emocionales que favorezcan la convivencia y la detección temprana del bullying.”

“Modificar la redacción del punto 2, que pasaría a quedar redactado en los siguientes términos: Ampliar los programas municipales específicos de prevención, detección y

coordinación de los casos de acoso escolar, así como continuar con el apoyo de integradoras, educadoras y psicólogas a víctimas menores y no menores y a sus familias. Solicitar al CEFIRE formación complementaria para docentes y personal PAS de los centros. Seguir impulsando campañas de concienciación y elaboración de materiales educativos para combatir el bullying y promover el respeto, la tolerancia y la convivencia.”

“Modificar la redacción del punto 3, que pasaría a quedar redactado en los siguientes términos: Proponer a la COMAE que se valore la creación del Plan Municipal de Prevención del Acoso Escolar, que concrete objetivos, medidas, calendario y herramientas de evaluación.”

“Modificar la redacción del punto 4, que pasaría a quedar redactado en los siguientes términos: Presentar anualmente a la comisión informativa competente un informe de evaluación sobre las actuaciones realizadas, su impacto y las necesidades detectadas, con el fin de ajustar y mejorar los programas municipales y autonómicos de prevención y lucha contra el acoso escolar”.

“Adicionar un nuevo punto (nº 5) con la siguiente redacción: Solicitar a la Consellería de Educación, Cultura, Universidades y Empleo más recursos humanos en los centros educativos o medios económicos para poder abordar la prevención y lucha contra el acoso escolar.”

Por parte del Ponente no se aceptan dichas enmiendas, por lo que se someten a votación, resultando:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 25. Concejales ausentes en la votación: Ninguno.- Votos a favor: 18, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, González, Guillen, Márquez, Picó, Soriano y Rovira. Votos en contra: 7, Señoras/es. Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, Vila y Serrano; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por 18 votos a favor del PSOE, IP, Compromís per Sagunt y EU-Unides Podem y 7 votos en contra del PP y VOX, ACUERDA:

Aprobar las enmiendas presentadas por el PSOE.

Sometido el asunto debidamente enmendado a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 25. Concejales ausentes en la votación: Ninguno.- Votos a favor: 24, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano, Picó, y Soriano. Abstenciones:1, Señor. Rovira; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por 24 votos a favor del PSOE, PP, IP, VOX y Compromís per Sagunt y 1 abstención de EU-Unides Podem, ACUERDA:

1.- Ampliar la organización de conferencias, talleres, cursos y jornadas formativas en centros escolares del municipio orientadas a la prevención del acoso escolar. Además, solicitar al CEFIRE formaciones certificadas en esta materia, para la sensibilización y la adquisición de herramientas educativas y emocionales que favorezcan la convivencia y la detección temprana del bullying.

2.- Ampliar los programas municipales específicos de prevención, detección y coordinación de los casos de acoso escolar, así como continuar con el apoyo de integradoras, educadoras y psicólogas a víctimas menores y no menores y a sus familias. Solicitar al CEFIRE formación complementaria para docentes y personal PAS de los centros. Seguir impulsando campañas de concienciación y elaboración de materiales educativos para combatir el bullying y promover el respeto, la tolerancia y la convivencia.

3.- Proponer a la COMAE que se valore la creación del Plan Municipal de Prevención del Acoso Escolar, que concrete objetivos, medidas, calendario y herramientas de evaluación.

4.- Presentar anualmente a la comisión informativa competente un informe de evaluación sobre las actuaciones realizadas, su impacto y las necesidades detectadas, con el fin de ajustar y mejorar los programas municipales y autonómicos de prevención y lucha contra el acoso escolar.

5.-Solicitar a la Consellería de Educación, Cultura, Universidades y Empleo más recursos humanos en los centros educativos o medios económicos para poder abordar la prevención y lucha contra el acoso escolar.”

A las 19 horas y 7 minutos se suspende momentáneamente la sesión para permitir las intervenciones del público asistente a la sesión, en virtud de lo previsto en el art. 124 del ROM y vigente Carta de Participación Ciudadana de Sagunto.

La sesión se reanuda a las 19 horas y 41 minutos.

19 EXPEDIENTE 2614438P. PROPOSICIÓN COMPROMÍS PER SAGUNT. ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN DE CUBIERTA FOTOVOLTAICA EN EL PUERTO MARÍTIMO DE SAGUNTO.

Leída la proposición política presentada por el Grupo Municipal de Compromís per Sagunt, sin previo expediente administrativo, cuyo tenor literal es el siguiente:

“El Plan Territorial Estratégico (PTE) promovido por la Generalitat Valenciana el 2022 para el desarrollo del Parc Sagunt II previó la instalación de dos zonas para tres centrales de generación fotovoltaica a fin de suministrar a la gigafactoría de baterías para coches eléctricos de PowerCo, filial de Volkswagen. La primera de las zonas, en la partida de Gausa, próxima en la montaña del Picayo, después de cambios por alegaciones externas, se desestimó, con el visto bueno de la Dirección General de Energía y Minas. Mientras tanto, se movieron y se mantiene vigente la macro central fotovoltaica, dividida en tres proyectos, con una ocupación próxima a las 250 hectáreas en la partida de Montíber del término municipal de Sagunto, de suelo de muy alto valor agrológico, actualmente, en plena producción de cultivo de cítricos.

Consideramos muy relevante recordar que el Informe de Compatibilidad para la declaración del PTE reconoce la necesidad de una utilización sostenible del suelo en esta zona de Montíber:

“Teniendo en cuenta que se trata de suelos de muy elevada capacidad agrológica, estratégicos y que, en el conjunto de la Comunidad Valenciana, esta categoría de suelos tan sólo supone el 3% de nuestro territorio, se propone que, en el caso de optar por su transformación para la producción energética, se estudien fórmulas que compatibilizaran dicha producción con el estudio científico o la implantación efectiva de actividades agrovoltaicas, pudiendo implicarse en ello tanto la administración como las empresas implicadas en el PTE y sus instalaciones energéticas suministradoras”.

La macro instalación solar en Montíber fue promovida, en primer término, por la empresa Iberdrola, por encargo de PowerCo, fragmentando la infraestructura en tres plantas a fin de acceder a un trámite administrativo más sencillo. Aun así, la relevancia e idiosincrasia de estas tierras, por su valor histórico y agrológico, llevó a la administración autonómica a exigir la empresa eléctrica un Procedimiento de Evaluación Ambiental completa por sus afecciones a restos de valor arqueológico, la cual se encuentra en trámite, como fuimos

informados mediante una respuesta parlamentaria al grupo de Compromís en las Cortes Valencianas.

Esta moción de Compromís per Sagunt tiene el objetivo de apoyar a las reivindicaciones de la Plataforma en Defensa del Territorio del Camp de Morvedre, la cual está trabajando y proponiendo alternativas viables en superficies industriales ya transformadas o degradadas en el término de Sagunto para implantar esta infraestructura fotovoltaica. A la vez, también advirtiendo de los riesgos que generará la macro central a Montíber en cuanto a incremento de riesgo de inundaciones en zonas urbanizadas de ámbito litoral, tanto de Sagunto como de Canet d'en Berenguer.

Nos sumamos a estas exigencias, porque consideramos que la ciudad de Sagunto tiene que mantener su soberanía territorial o, al menos, capacidad de diálogo para decidir sobre el futuro de su término con el fin de garantizar un desarrollo sostenible.

La principal de las alternativas propuestas por la Plataforma en Defensa del Territorio se encuentra en el ámbito portuario de Sagunto, dependiente de la Autoridad Portuaria de València, sobre las extensas campos que forman las zonas de depósito de la terminal de automóviles, la cual, según la plataforma, “permitiría generar, incluso, más energía con menor impacto ambiental”.

Cómo se detalla en la propuesta de la coordinadora ciudadana del Camp de Morvedre, esta ubicación comportaría una serie de beneficios añadidos:

- Cumplimiento de las zonas prioritarias conforme al Decreto Ley 14/2020, de la Generalitat, artículos 8, 14, 15, 16 y 17 de este, así como la Ley 6/2022, de la Generalitat, en sus artículos 19, 47, 48, y 55.
- Tramitación más rápida, puesto que esta ubicación no requiere evaluación de impacto ambiental conforme a la Ley 21/2013 de Impacto Ambiental.
- Aprovechamiento de espacios ya transformados, sin afección a suelos agrícolas ni forestales, y al patrimonio cultural.
- Sombreado y protección de los vehículos estacionados en la campa, reduciendo daños por radiación, polvo o granizo.
- Mejora de la operativa, alineada con las recomendaciones de ANFAC, que ha señalado la necesidad de mejorar los servicios del recinto logístico.
- Mejora de la imagen de la Autoridad Portuaria de Valencia y el Puerto Marítimo en Sagunto, sostenibilidad ambiental y responsabilidad social corporativa con el territorio.
- Coste inferior de conexión eléctrica, al encontrarse junto a la infraestructura eléctrica portuaria existente.
- Impacto ambiental prácticamente nulo, al tratarse de superficie ya transformada y pavimentada.



Zona portuaria plataforma logística del automóvil, imagen APV, sombreada. Fuente: PDTCM.



Ejemplo de marquesinas fotovoltaicas en parking vehículos. Fuente: PDTCM.

Por todo aquello expuesto, proponemos llegar a tres acuerdos:

1. Instar a la Generalitat Valenciana a estudiar la alternativa de ubicación de la macroplanta fotovoltaica propuesta por la Plataforma en Defensa del Territorio del Camp de Morvedre al puerto de Sagunto, perteneciente al APV.
2. Solicitar a la Generalitat Valenciana, la APV y al Ministerio de Fomento a la coordinación necesaria para hacer posible este estudio de ubicación alternativa.
3. Pedir a la Generalitat Valenciana la apertura del proceso de modificación del PTE para desestimar la partida de Montíber para la construcción de la macrocentral fotovoltaica, atendido el aumento del riesgo de inundación sobre Almardà y Canet d'en Berenguer, el elevado valor del suelo agrológico, como también su riqueza vinculada al patrimonio histórico y cultural.”

Por parte del PSOE, el Sr. Alcalde presenta una enmienda, en los siguientes términos:
 “1.- Eliminar del tercer párrafo de la parte expositiva la explicativa: fragmentando la infraestructura en tres plantas a fin de acceder a un trámite administrativo más sencillo.

El párrafo tercero quería de la siguiente manera: La macroinstalación solar en Montíber fue promovida, en primer término, por la empresa Iberdrola, por encargo de PowerCo. Aún así, la relevancia e idiosincrasia de estas tierras, por su valor histórico y agrologico, llevaron a la administración autonómica a exigir a la empresa eléctrica un Procedimiento de Evaluación Ambiental completo por sus afecciones a restos de valor arqueológico, el cual se encuentra en trámite, según fuimos informados mediante una respuesta parlamentaria al grupo de Compromís en las Cortes Valencianas.

2.- Eliminar del cuarto párrafo de la parte expositiva la última frase: A la vez, también advirtiendo de los riesgos que generará la macrocentral en Montíber en cuanto a incremento de riesgo de inundaciones en zonas urbanizadas de ámbito litoral, tanto de Sagunto como de Canet d'en Berenguer.

El párrafo cuarto de la parte expositiva quedaría de la siguiente manera: Esta moción de Compromís per Sagunt tiene el objetivo de apoyar las reivindicaciones de la Plataforma en Defensa del Territorio del Camp de Morvedre, la cual está trabajando y proponiendo alternativas viables en superficies industriales ya transformadas o degradadas en el término de Sagunt para implantar esta infraestructura fotovoltaica.

3.- Eliminar de la parte dispositiva el tercer punto, con lo que el acuerdo quedaría;

1.- Instar a la Generalitat Valenciana a estudiar la alternativa de ubicación de la macroplanta fotovoltaica propuesta por la Plataforma en Defensa del Territorio del Camp de Morvedre en el puerto de Sagunt, perteneciente a la APV.

2.- Solicitar a la Generalitat Valenciana, la APV y el Ministerio de Fomento la coordinación necesaria para hacer posible este estudio de ubicación alternativa.”

La Ponente no acepta las enmiendas presentadas por el PSOE, por lo que sometidas las mismas a votación, resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 25. Concejales ausentes en la votación: Ninguno.- Votos a favor: 15, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, González, Guillen y Márquez. Votos en contra: 10, Señores/as. Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, Vila, Serrano, Picó, Soriano y Rovira; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por 15 votos a favor del PSOE e IP y 10 votos en contra del PP, VOX, Compromís per Sagunt y EU-Unides Podem, ACUERDA:

Aprobar las enmiendas presentadas por el PSOE.

Sometido el asunto debidamente enmendado a votación, resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 25. Concejales ausentes en la votación: Ninguno.- Votos a favor: 18, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio, González, Guillen, Márquez, Picó, Soriano y Rovira. Votos en contra: 7, Señoras/es. Sáez, Catalán, Cayuela, Cañada, Muñoz, Vila y Serrano,; por lo que, el Ayuntamiento Pleno, por unanimidad, ACUERDA:

Aprobar la siguiente proposición:

El Plan Territorial Estratégico (PTE) promovido por la Generalitat Valenciana el 2022 para el desarrollo del Parc Sagunt II previó la instalación de dos zonas para tres centrales de generación fotovoltaica a fin de suministrar a la gigafactoría de baterías para coches eléctricos de PowerCo, filial de Volkswagen. La primera de las zonas, en la partida de Gausa, próxima en la montaña del Picayo, después de cambios por alegaciones externas, se desestimó, con el visto bueno de la Dirección General de Energía y Minas. Mientras tanto, se movieron y se mantiene vigente la macro central fotovoltaica, dividida en tres proyectos, con una ocupación próxima a las 250 hectáreas en la partida de Montíber del término municipal de Sagunto, de suelo de muy alto valor agrológico, actualmente, en plena producción de cultivo de cítricos.

Consideramos muy relevante recordar que el Informe de Compatibilidad para la declaración del PTE reconoce la necesidad de una utilización sostenible del suelo en esta zona de Montíber:

“Teniendo en cuenta que se trata de suelos de muy elevada capacidad agrológica, estratégicos y que, en el conjunto de la Comunidad Valenciana, esta categoría de suelos tan sólo supone el 3% de nuestro territorio, se propone que, en el caso de optar por su transformación para la producción energética, se estudien fórmulas que compatibilizaran dicha producción con el estudio científico o la implantación efectiva de actividades agrovoltaicas, pudiendo implicarse en ello tanto la administración como las empresas implicadas en el PTE y sus instalaciones energéticas suministradoras”.

La macro instalación solar en Montíber fue promovida, en primer término, por la empresa Iberdrola, por encargo de PowerCo, Aun así, la relevancia e idiosincrasia de estas tierras, por su valor histórico y agrológico, llevó a la administración autonómica a exigir la empresa eléctrica un Procedimiento de Evaluación Ambiental completa por sus afecciones a restos de valor arqueológico, la cual se encuentra en trámite, como fuimos informados mediante una respuesta parlamentaria al grupo de Compromís en las Cortes Valencianas.

Esta moción de Compromís per Sagunt tiene el objetivo de apoyar a las reivindicaciones de la Plataforma en Defensa del Territorio del Camp de Morvedre, la cual está trabajando y proponiendo alternativas viables en superficies industriales ya transformadas o degradadas en el término de Sagunto para implantar esta infraestructura fotovoltaica.

Nos sumamos a estas exigencias, porque consideramos que la ciudad de Sagunto tiene que mantener su soberanía territorial o, al menos, capacidad de diálogo para decidir sobre el futuro de su término con el fin de garantizar un desarrollo sostenible.

La principal de las alternativas propuestas por la Plataforma en Defensa del Territorio se encuentra en el ámbito portuario de Sagunto, dependiente de la Autoridad Portuaria de València, sobre las extensas campas que forman las zonas de depósito de la terminal de automóviles, la cual, según la plataforma, “permitiría generar, incluso, más energía con menor impacto ambiental”.

Cómo se detalla en la propuesta de la coordinadora ciudadana del Camp de Morvedre, esta ubicación comportaría una serie de beneficios añadidos:

- Cumplimiento de las zonas prioritarias conforme al Decreto Ley 14/2020, de la Generalitat, artículos 8, 14, 15, 16 y 17 de este, así como la Ley 6/2022, de la Generalitat, en sus artículos 19, 47, 48, y 55.
- Tramitación más rápida, puesto que esta ubicación no requiere evaluación de impacto ambiental conforme a la Ley 21/2013 de Impacto Ambiental.
- Aprovechamiento de espacios ya transformados, sin afección a suelos agrícolas ni forestales, y al patrimonio cultural.
- Sombreado y protección de los vehículos estacionados en la campa, reduciendo daños por radiación, polvo o granizo.
- Mejora de la operativa, alineada con las recomendaciones de ANFAC, que ha señalado la necesidad de mejorar los servicios del recinto logístico.

- Mejora de la imagen de la Autoridad Portuaria de Valencia y el Puerto Marítimo en Sagunto, sostenibilidad ambiental y responsabilidad social corporativa con el territorio.
- Coste inferior de conexión eléctrica, al encontrarse junto a la infraestructura eléctrica portuaria existente.
- Impacto ambiental prácticamente nulo, al tratarse de superficie ya transformada y pavimentada.



Zona portuaria plataforma logística del automóvil, imagen APV, sombreada. Fuente: PDTCM.



Ejemplo de marquesinas fotovoltaicas en parking vehículos. Fuente: PDTCM.

Por todo aquello expuesto, proponemos llegar a estos acuerdos:

1. Instar a la Generalitat Valenciana a estudiar la alternativa de ubicación de la macroplanta fotovoltaica propuesta por la Plataforma en Defensa del Territorio del Camp de Morvedre al puerto de Sagunto, perteneciente al APV.
2. Solicitar a la Generalitat Valenciana, la APV y al Ministerio de Fomento a la coordinación necesaria para hacer posible este estudio de ubicación alternativa.

SEGUNDA PARTE: CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO LOCAL.

20 EXPEDIENTE 2608540Y. DAR CUENTA RESOLUCIONES DE ALCALDÍA Y DE SUS CONCEJALES /CONCEJALAS ADOPTADOS DESDE LA DACIÓN DE CUENTAS FORMULADAS EN LA ANTERIOR SESIÓN.

Considerando que el artículo 42. del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568/1986, de 28 de Noviembre, establece que el Alcalde dará cuenta sucinta a la Corporación, en cada sesión ordinaria del Pleno, de las resoluciones que hubiere adoptado desde la última sesión plenaria ordinaria para que los Concejales conozcan el desarrollo de la administración municipal o a los efectos del control y fiscalización de los órganos de gobierno, previstos en el artículo 22.2.a) de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Considerando asimismo la estructura de orden del día de las sesiones ordinarias del Pleno de la Corporación prevista en el artículo 86 del vigente Reglamento Orgánico Municipal de este Ayuntamiento.

A la vista de todo lo expuesto, se informa al Ayuntamiento Pleno de todas las Resoluciones de la Alcaldía y de sus Concejales y Concejales delegados adoptadas desde la dación de cuentas formulada en la anterior sesión plenaria de carácter ordinario que se celebró el día **02.10.2025** y que comprenden:

De la 8330 de fecha 25 de septiembre de 2025 a la 9821 del 28 de octubre de 2025.

A la vista de todo lo expuesto, el Pleno queda enterado por unanimidad de los miembros presentes.

21 EXPEDIENTE 2541770M. APROBACIÓN CALENDARIO CONTRIBUYENTE 2026.

Es muy conveniente, por parte del Ayuntamiento de Sagunto, el fijar con la suficiente antelación los plazos de cobranza que en período voluntario se van a otorgar a los contribuyentes para el pago de los tributos, precios públicos e ingresos patrimoniales cuyo cobro se exija mediante padrón o de forma periódica, ya que, por una parte, obliga a la propia Administración a cumplir unos determinados plazos en los cuales deben estar confeccionados los expedientes y tramitados de forma completa, incluyendo su aprobación, remisión y publicación en el B.O.P., en los casos en los que sea preciso, y, por otra parte, aporta una garantía a los contribuyentes, que conocen en todo momento y con suficiente antelación, en qué momento van a tener que hacer frente a los pagos de tributos y exacciones que se les exijan desde este Ayuntamiento.

El establecimiento de este calendario supone, además, una estimación de los flujos de cobros que los mismos van a producir, -a calcular según las domiciliaciones existentes en cada padrón, el importe del mismo y los ingresos de ejercicios anteriores por dichos conceptos-, que posibilita la confección de un Presupuesto de Tesorería con el fin de ajustar al máximo las entradas y salidas (flujos) de cobros y pagos del Ayuntamiento.

Con el calendario fiscal se incide en la distribución temporal de los ingresos, regulando los flujos de entrada, al tiempo de diluir la presión fiscal a lo largo del ejercicio.

De conformidad con el artículo 62.3 ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria:

” El pago en período voluntario de las deudas de notificación colectiva y periódica que no tengan establecido otro plazo en sus normas reguladoras deberá efectuarse en el período comprendido entre el día uno de septiembre y el 20 de noviembre o, si éste no fuera hábil,

hasta el inmediato hábil siguiente. La Administración tributaria competente podrá modificar el plazo señalado en el párrafo anterior siempre que dicho plazo no sea inferior a dos meses”.

La Alcaldía es el órgano municipal competente, a tenor de lo dispuesto en el artículo 21.1.f) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, en su nueva redacción dada por la Ley 11/1999, de 21 de abril, reservada expresamente por mediante la Resolución 5412 de 30/06/2023.

En virtud de lo expuesto por quien suscribe, en base a los antecedentes de hecho y normativa citada se eleva a la Alcaldía-Presidentencia, la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

PRIMERO.- Aprobar el Calendario del contribuyente para el ejercicio 2026.

SEGUNDO.- Dar cuenta al Pleno Municipal para que se dé la máxima publicidad a dicho Calendario.

TERCERO.- Reservar a esta Alcaldía-Presidentencia la facultad de modificar el presente calendario cuando motivos de índole técnica, debidamente justificados, impidan la gestión de los tributos, precios públicos e ingresos patrimoniales en las fechas señaladas, informando de tal circunstancia a los ciudadanos con la suficiente antelación.

CUARTO.- Dar traslado del presente Decreto al servicio municipal de Gestión Tributaria y de la Tesorería para su conocimiento y efectos oportunos.

CALENDARI CONTRIBUENT 2026								
Ajuntament de Sagunt								
Nº	CONCEPTE- CONCEPTO	COD TRIB	EXERCICI- ejercicio	REMESA	Període Período	INICI DE LA VOLUNTARIA- INICIO VOLUNTARIA	TERMINI DE LA VOLUNTARIA- FIN DE LA VOLUNTARIA	DATA CARREC DOMICILIACIÓ- FECHA CARGO DOMICILIACIONE
001	Impost vehicles tracció mecànica- I.V.T.M-	003	2026	01	Annual-Anual	12 Febrer de 2026	15 Abril de 2026	3 març de 2026
002	Taxa Guals-Tasa Vados	050	2026	01	Annual-Anual	12 Febrer de 2026	15 Abril de 2026	5 Març de 2026
003	Taxa Quilosc - Tasa kioscos	040	2026	01	Annual-Anual	12 Febrer de 2026	15 Abril de 2026	4 Març de 2026
004	Impost bàns Urbans-IBI Urbana	001	2026	01	Annual-Anual	1 Abril de 2026	30 Juny de 2026	5 maig
004		001	2026	02				10 Juny 2026
005	Impost de bàns Inmobles de Característiques especials -BICES	004	2026	01	Annual-Anual	1 Abril de 2026	30 Juny de 2026	7 Maig de 2026
006	IBI RÚSTIC- IBI RUSTICO	002	2026	01	Annual-Anual	1 Abril de 2026	30 Juny de 2026	3 Juny de 2026
007	Impost d'activitats Econòmiques IAE	010	2026	01	Annual-Anual	14 Setembre de 2026	16 Novembre de 2026	6 Octubre de 2026
008	TAXA residus urbans-TASA residuos Urbanos	033	2026	01	Annual-Anual	1 Julio de 2026	30 setembre de 2026	6 Julio de 2026
								5 octubre de 2026
009	Taxa Mercat ext 1er trim	041	2026	01	1er Trimestre	5 febrero de 2026	7 Abril de 2026	6 Març de 2026
010	Tasa Mercado ext 1er Trim	041	2026	02	2º Trimestre	23 Abril de 2026	29 Juny de 2026	8 Juny de 2026
011	Taxa Mercat ext 2on Trim	041	2026	03	3 Trimestre	20 Juliol de 2026	30 Setembre de 2026	7 Setembre de 2026
012	Tasa Mercado ext 3º Trim	041	2026	04	4 Trimestre	13 Octubre de 2026	17 Desembre de 2026	2 Desembre de 2026
014	Taxa Mercat ext 4º Trim	041	2026	04	4 Trimestre	13 Octubre de 2026	17 Desembre de 2026	2 Desembre de 2026
014	Taxa Mercat Int 1er Semest	022	2026	01	1º Semestre	23 Abril de 2026	29 Juny de 2026	4 Juny de 2026
015	Tasa Mercado Int 1er Semest	022	2026	02	2º Semestre	25 Setembre de 2026	30 Novembre de 2026	6 Novembre de 2026
016	Taxa Mercat Int 2on Semest	022	2026	02	2º Semestre	25 Setembre de 2026	30 Novembre de 2026	6 Novembre de 2026
016	Canon Conces Adm 1er Sem	080	2026	01	1º Semestre	23 Abril de 2026	29 Juny de 2026	9 Juny de 2026
017	Canon Conces Adm 2º Sem	080	2026	02	2º Semestre	25 Setembre de 2026	30 Novembre de 2026	9 Novembre de 2026
018	Tasa Conserv. 1r Trimest	015	2026	01	1º Trimestre	4 Febrer de 2026	6 Abril de 2026	9 Març de 2026
019	Taxa Conservatori 1er Trimest	015	2026	01	1º Trimestre	4 Febrer de 2026	6 Abril de 2026	9 Març de 2026
019	Tasa Conserv. 2 Trimest	015	2026	02	2º Trimestre	23 Abril de 2026	29 Juny de 2026	2 Juny de 2026
020	Taxa Conservatori 2on Trimest	015	2026	02	2º Trimestre	23 Abril de 2026	29 Juny de 2026	2 Juny de 2026
020	Tasa Conserv. 4 Trimest	015	2026	03	3º Trimestre	16 Octubre de 2026	18 desembre de 2026	4 Desembre de 2026
020	Taxa Conserv 4 Trimest	015	2026	03	3º Trimestre	16 Octubre de 2026	18 desembre de 2026	4 Desembre de 2026
021	Prec.Pc. Huertos urbanos	084	2026	01	Anual	14 Setembre de 2026	16 Novembre de 2026	6 Octubre de 2026
021	Preus Pc Horts Urbans	084	2026	01	Anual	14 Setembre de 2026	16 Novembre de 2026	6 Octubre de 2026

A la vista de todo lo expuesto, el Pleno queda enterado por unanimidad de los miembros presentes.

22 EXPEDIENTE 2078110P. PACF2025. AUDITORIA CUMPLIMIENTO FUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCINA DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL Y MEMORIA OBRERA DEL PUERTO DE SAGUNTO (EJERCICIO 2024).

Habiendo finalizado los trabajos relativos a Auditoría de cumplimiento Ejercicio 2024 de Fundació de la Comunitat Valenciana de Patrimoni Industrial i Memòria Obrera de Port de Sagunt, actuación recogida en el Plan Anual de Control Financiero 2025 (PACF2025).

Elaborado dicho informe, el análisis del mismo constituirá un punto independiente en el orden del día de la correspondiente sesión plenaria (Artículo 36.1 del RD 424/2017).

Por la presente se da cuenta al Pleno, del informe de auditoría emitido en relación con Auditoría de cuentas anuales del ejercicio 2024.

Siguiendo la política de información y transparencia este informe será accesible por parte de la ciudadanía desde la web municipal de este Ayuntamiento.

Por todo ello, se formula la siguiente propuesta al Pleno de la Corporación.

ÚNICO: Dación de cuenta al Pleno del informe de auditoría de cumplimiento de la normativa aplicable a la Fundació de la Comunitat Valenciana de Patrimoni Industrial i Memoria Obrera del Port de Sagunt e informe de evaluación de la gestión del ejercicio 2024.

A la vista de todo lo expuesto, el Pleno queda enterado por unanimidad de los miembros presentes.

RUEGOS Y PREGUNTAS.-

Intervienen en este apartado los siguientes Sres. y Sras. Concejales y Concejales:

-En primer lugar toma la palabra la Sra. Picó, pregunta al Sr. Alcalde ya que hace dos meses se reunieron con la presidenta de la APV y en aquella reunión se habló de varios temas y se comentó que se habían detectado unos suelos contaminantes y por eso la empresa que debía abrir el Puerto a la ciudad no puede trasladarse porque se ha detectado este problema. Es fundamental para tener esa apertura del Puerto a la ciudad y que la ciudadanía tenga la marina tan deseada. Quién va a pagar la descontaminación y cuándo podrá ser efectiva la limpieza y el traslado para saber los términos de esta obra.

-Responde el Sr. Alcalde. Esta cuestión de quién va a asumir los costes no la conoce porque no la ha preguntado, pero entiende que si se da una concesión en unos terrenos con unas condiciones y después los terrenos tienen una condición diferente supone que lo asumirá la APV porque es quien tiene la propiedad de unos terrenos que están contaminados. Se preguntará y se dará respuesta.

-El Sr. Vila pregunta a los negacionistas del cambio climático y los defensores del cambio climático y de las zona verde, por los árboles que estaban en la calle Río Turia, detrás de Ciudadmar, que estaban en perfecto estado fueron talados y se ha cambiado hasta las aceras.

-A esta pregunta responde también el Sr. Alcalde. Hay una respuesta técnica, la especie de árboles que existía en ese momento había sido objeto de múltiples quejas y se hizo el análisis correspondiente, se detectó que era un tipo de árbol que sólo estaba en ese punto del municipio y que generaba problemas de alergias. Teniendo en cuenta que varias de las quejas planteadas era de gente residente allí se optó por parte de la SAG de eliminarlos. Cuando se tomó la decisión, se detectó que la acera no cumplía con el criterio de accesibilidad y entre una cosa y la otra, no ha habido otra alternativa que no fuese llevar a cabo la tala y la sustitución. Esto no es una estrategia del Ayuntamiento, ha sido una cosa puntual, la estrategia es llevar a cabo un replantado masivo de alcornoques que ahora están vacíos y allá donde se vean obligados a llevar a cabo una tala, repensar la zona donde se puedan llevar a cabo inversiones nuevas en jardinería y arbolado.

-Cierra este apartado el Sr. Márquez, indica que ya que se va a acudir a la APV, ruegan que se insista en la necesidad de la construcción de la fase II del Pantalán ya que las noticias no son nada positivas. Por eso ruegan que se traslade en el consejo de la APV que es necesaria la construcción de la fase II.

-Indica el Sr. Alcalde que la APV ha dado por respuesta, porque han seguido insistiendo en ese tema, que el lugar de entrar en una pelea sobre lo que dice o no dice un informe, como ellos consideran técnicamente que tienen que sacar el pliego de re-redacción del proyecto, van a compartir con ellos el pliego antes de sacarlo para que vean qué están pidiendo y puedan opinar a la hora de esos condicionantes que van a poner a la nueva contratación de la nueva empresa. Así pues lo siguiente es que la APV compartirá con ellos el documento del pliego de la nueva licitación del proyecto del Pantalán Marítimo.

Y no habiendo más asuntos que tratar, por la Presidencia, se levanta la sesión, siendo las 20 horas y 37 minutos, de todo lo cual, como Secretario General, doy fe.

CÚMPLASE: EL ALCALDE.