

El Corredor Mediterráneo como Oportunidad. Análisis y Perspectivas del Suelo destinado a Actividades Económicas en la provincia de Valencia

Trabajo Final de Máster 'Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño'. UPV. Ana Isabel Escoms Martínez. Tutores: María del Carmen Blasco Sánchez y Francisco Juan Martínez Pérez. Septiembre 2013.

INDICE

RESUMEN.....	9
1. EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.....	11
1.1 LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE.	
1.2 POLITICA DE TRANSPORTES. ESTUDIOS Y PLANES RELATIVOS AL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS.	
1.2.1 LIBRO BLANCO HOJA DE RUTA HACIA UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE: POR UNA POLÍTICA DE TRANSPORTES COMPETITIVA Y SOSTENIBLE (2011)	
1.2.2 PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (2005-2020) PRIORIDADES EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO.	
1.2.3 PLAN ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA (2010)	
1.3 COMUNIDAD VALENCIANA.	
1.3.1 DATOS GENERALES.	
1.3.2 ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. (2011)	
1.3.3 TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES A LA COMUNITAT VALENCIANA. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES (2009)	
1.3.4 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DE LOS DOCUMENTOS Y DE LA RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS.	
1.3.5 ESTADO FUTURO DEL CORREDOR: PLANES A DICIEMBRE DE 2012 DEL MINISTERIO DE FOMENTO.	
2. SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS. ANÁLISIS.....	31
2.1 INTRODUCCIÓN.	
2.2 SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN VALENCIA.	
2.2.1 METODOLOGÍA EMPLEADA PARA SU ANÁLISIS.	
2.2.2 HISTÓRICO.	
2.2.3 OCUPACIÓN DEL SUELO.	
3. LA PROVINCIA DE VALENCIA COMO DESTINO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA: EL SECTOR LOGÍSTICO.....	43
3.1 INTRODUCCIÓN.	
3.2 POLÍTICA DEL SECTOR LOGÍSTICO. PLANIFICACIÓN.	
3.2.1 EUROPA.	
3.2.2 ESPAÑA.	
3.2.3 LA COMUNIDAD VALENCIANA.	
3.3 VALENCIA Y EL SECTOR LOGÍSTICO.	
3.3.1 LOCALIZACIÓN.	
3.3.2 RED DE INFRAESTRUCTURAS (LOGÍSTICAS) / NODOS LOGÍSTICOS.	
3.3.3 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE.	
3.4 ANÁLISIS NODOS LOGÍSTICOS PROPUESTOS POR LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA EN LA PROVINCIA DE VALENCIA.	
3.5 FUTURA DEMANDA DE SUELOS CON CAPACIDAD LOGÍSTICA.	

4. CRECIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS.....	73
4.1 DIVISIONES TERRITORIALES.	
4.2 AGRUPACIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.	
4.3 FACTORES PARA LA ELECCION DE LÍDERES COMARCALES.	
4.3.1 INTRODUCCIÓN. REFERENCIA DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL.	
4.3.2 DESCRIPCIÓN DE LOS CRITERIOS Y LA METODOLOGÍA EMPLEADA.	
4.3.3 FACTORES DE DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.	
4.3.4 TAMAÑO DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA.	
4.3.5 SUELO PLANIFICADO Y SUELO DESARROLLADO.	
4.3.6 ÁREAS DE INFLUENCIA.	
4.3.7 INFRAESTRUCTURA VERDE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.	
4.3.8 VALOR INTRÍNSECO DE LA AGRICULTURA EN EL TERRITORIO.	
4.4 ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS.	
4.4.1 GENERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LOS NODOS COMARCALES. DIRECTRICES Y CRITERIOS.	
4.4.2 ELECCIÓN MOTIVADA DE LOS NODOS COMARCALES.	
4.5 REGENERACIÓN DEL SUELO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS.	
4.5.1 EXPERIENCIAS EUROPEAS.	
4.5.2 ANÁLISIS DE UN CASO DE REGENERACIÓN INDUSTRIAL. PARQUE INDUSTRIAL KNOWSLEY.	
5. CONCLUSIONES.....	133
ANEXOS.....	141
I. METODOLOGÍA Y CARTOGRAFÍA UTILIZADA	143
II. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	145
SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. LOCALIZACIÓN (2.2.1)	147
SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. AÑO 1.998 (2.2.2)	149
SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. OCUPACIÓN DEL SUELO (2.2.3)	151
ELECCION DE NODOS COMARCALES. TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (4.3.4 y 4.3.5)	153
ELECCION DE NODOS COMARCALES. ÁREAS DE INFLUENCIA (4.3.6)	165
ELECCION DE NODOS COMARCALES. INFRAESTRUCTURA VERDE (4.3.7)	179
ELECCION DE NODOS COMARCALES. VALOR INTRÍNSECO DE LA AGRICULTURA EN EL TERRITORIO (4.3.8)	191
III. LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS (CAPÍTULO 4)	203
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES.....	215

RESUMEN

El reciente apoyo de la Unión Europea al Corredor Ferroviario Mediterráneo en tema de transportes de mercancías abre una oportunidad para el llamado 'arco mediterráneo' y en concreto, también para la provincia de Valencia, de impulsar el desarrollo de las actividades económicas que pueden beneficiarse de la mejora de esta infraestructura.

Pero el desarrollo de este sector no debe ser ajeno a la preservación del medio ambiente y del paisaje. La realidad, es que gran cantidad de suelo hoy destinado al desarrollo de actividades económicas se encuentra en un proceso de degradación que la crisis económica ha acelerado enormemente, pudiendo alcanzar en algunos casos la obsolescencia.

Para aunar protección del medio y desarrollo económico es necesario, entre otras actuaciones, realizar un profundo análisis territorial, que consiga la configuración de una red de actividades óptima y jerarquizada en base a criterios como la localización y los servicios de los que se dispone, y ello desde un punto de vista global, garantizando un consumo racional del recurso suelo y un uso sostenible de la energía.

En definitiva, el desarrollo futuro no sólo no debe implicar mayores afecciones a nuestros recursos medioambientales, paisajísticos ni pérdida en la calidad de vida, sino que, en la medida de lo posible, debe intentar equilibrar o incluso invertir esta tendencia.

CAPÍTULO 1. EL CORREDOR MEDITERRÁNEO Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

1.1 LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE.

La **Red Transeuropea de Transporte, RTE-T o TEN-T**, tiene como finalidad unir las regiones europeas y las redes nacionales mediante infraestructuras de transporte altamente eficaces. Esta red es indispensable para el funcionamiento de la libre circulación de mercancías, personas y servicios.

En esta RTE-T se enmarca, en España, el llamado “**Corredor Ferroviario Mediterráneo**” que es uno de los principales ejes de transporte de la península, pues conecta varias de las áreas con mayor dinamismo de actividad económica y que producen grandes demandas de transporte de viajeros y de mercancías.

Discurre por cuatro comunidades autónomas y once provincias, que aunque representan el 18% de la superficie de España, suponen el 37% del PIB nacional y un 38,5% de su población (fuente: Instituto Nacional de Estadística, año 2.010)

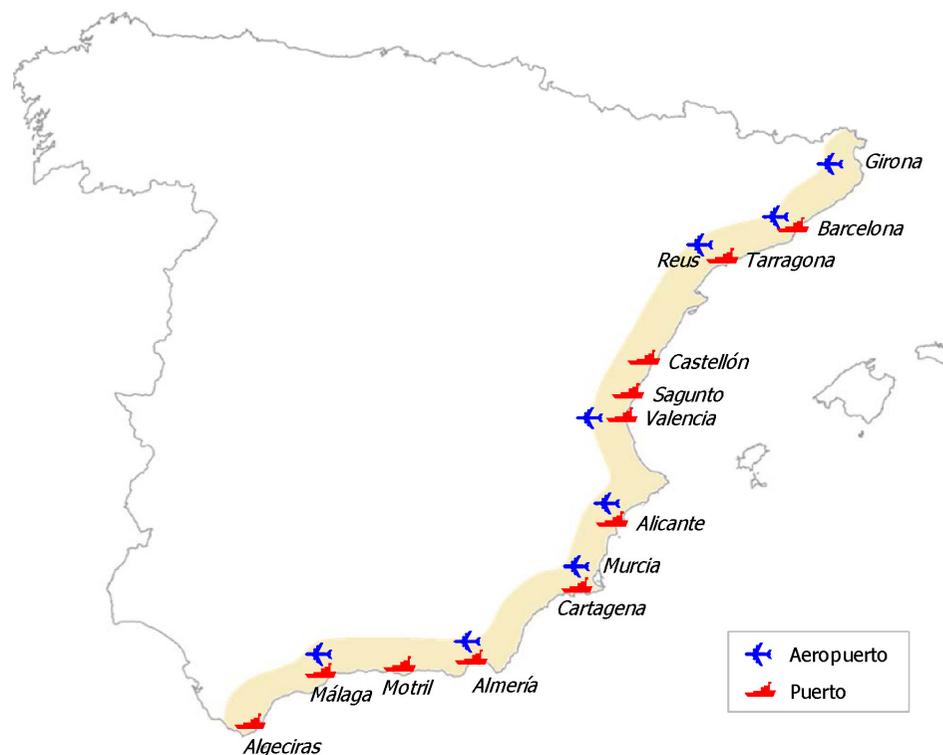
A lo largo del Corredor Mediterráneo se localizan cinco de las 10 áreas metropolitanas más importantes de España.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA	EXTENSIÓN (km2)	POBLACIÓN (2010)	PIB (2010) (precios de mercado, millones de €)	ÁREA METROPOLITANA	POBLACIÓN (2010)
ANDALUCÍA	Almería	8.775	695.560	12,50	Almería	244.873
	Cádiz	7.436	1.236.739	20,92	Bahía de Algeciras	226.668
	Granada	12.647	918.072	14,63	Granada	498.365
	Málaga	7.308	1.609.557	28,04	Málaga	923.104
CATALUÑA	Barcelona	7.728	5.511.147	143,03	Barcelona	4.542.490
	Girona	5.910	753.046	19,43	Girona	141.076
	Tarragona	6.303	808.420	21,00	Tarragona-Reus	423.360
COMUNITAT VALENCIANA	Alicante/Alacant	5.817	1.926.285	34,27	Alicante-Elche	785.020
	Castellón/Castelló	6.632	604.274	12,94	Castellón	386.906
	Valencia/València	10.806	2.581.147	53,35	Valencia	1.705.742
MURCIA, REGIÓN DE	Murcia	11.313	1.461.979	27,85	Murcia-Cartagena	763.723
Provincias del Corredor Mediterráneo		90.675	18.106.226	387,97		
Total España		504.644	47.021.031	1.048,88		
% Corredor/España		18,0%	38,5%	37,0%		

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Es un importante sistema territorial y logístico. La potencialización y articulación del corredor permitirá mejorar su competitividad y lograr la máxima eficacia en su funcionamiento. Con una longitud de casi 1.300 km entre la frontera francesa y Algeciras, articula:

- Un **sistema viario**, con un grado de desarrollo elevado, ya consolidado.
- Un **sistema ferroviario** en plena transformación, según la política de infraestructuras y transportes establecida en el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte)
- La mayor parte de los principales **puertos** españoles (Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena y Algeciras)
- **Aeropuertos** con gran volumen de tráfico: Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga.



PUERTOS Y AEROPUERTOS EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO. FUENTE: MINISTERIO DE FOMENTO



Comprehensive		Core		Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

RED BÁSICA DE TRANSPORTE DE FERROCARRIL (Y DE PUERTOS Y ESTACIONES) DE LA RTE-T. ESPAÑA

FUENTE: COMISIÓN EUROPEA. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

El 30 de mayo de 2013, la Comisión de la UE llegó a un acuerdo sobre la configuración final de la **Red Básica (Core Network)** frente a la Red Global de Transportes europea.

El apoyo del desarrollo del Corredor Mediterráneo con su inclusión en los proyectos prioritarios en las RTE-E o en la Red Básica (Core Network) de Transporte frente a la Red Global, por parte de la Unión Europea, supone que:

- Forma parte de la Red principal / prioritaria / estratégica del transporte multimodal en la UE.
- La nueva red principal eliminará cuellos de botella, modernizará la infraestructura y dinamizará las operaciones de transporte transfronterizo para los pasajeros y las empresas en toda la UE.
- La red principal deberá ser completada en el 2030, y la red global en el 2050.
- La red principal dará prioridad a las conexiones y nudos más importantes de la RTE-T, con vistas a que sean plenamente operativos hasta 2030. Ésta incluirá todos los modos de transporte.
- La financiación asignada a este proyecto servirá efectivamente de capital inicial para estimular más inversiones de los Estados miembros a fin de completar las conexiones transfronterizas difíciles, que podrían no construirse de otro modo.

Este capital inicial, es de 31.700 millones de euros para el próximo período de financiación 2012-2020. El resto del capital de esta inversión deberá venir de los estados o empresas.

El 80 % de esta aportación servirá para apoyar Proyectos de la red principal prioritarios a lo largo de los diez corredores que la componen. También se financiará un número limitado de otros proyectos de tramos de alto valor añadido en la red principal, además de seguir financiado proyectos tecnológicos vinculados al transporte, como el "Proyecto de Cielo Único" o el ERTMS (sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario), mientras que el 20 % restante servirán para financiar otros proyectos, entre ellos algunos de la Red Global.

En general, la contribución de la UE al fomento de una obra de infraestructura de transportes de la Red Básica girará en torno al 20 % de los costes de inversión. La ayuda a cada estudio puede ascender hasta el 50 % y, en el caso de los estudios y obras de proyectos transfronterizos, hasta el 40%). El resto corresponderá a los Estados miembros, autoridades regionales o inversores privados.

El Corredor Mediterráneo está incluido en el eje de **FERRMED**, asociación que se constituyó oficialmente en Bruselas el 5 de agosto de 2004. Se trata de una asociación de carácter multisectorial, creada a iniciativa del mundo empresarial, para la promoción del **Gran Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental**.

Los **objetivos** de esta asociación son:

- Impulsar el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para mercancías tanto en el tronco principal del Gran Eje Ferrmed como en sus dos ramales adicionales paralelos y los otros ejes más importantes que se interconectan con el mismo en su área de influencia.
- Obtener, por parte de la Comisión Europea, la inclusión en el “Core Network” de los ramales más importantes del Gran Eje FERRMED y de su área de influencia.
- Estimular la mejora de los sistemas de explotación y la libre competencia en la red ferroviaria de mercancías de la Unión Europea.
- Promover nuevos procedimientos “de utilización” de las infraestructuras para optimizar el transporte ferroviario y el transporte combinado / intermodal de mercancías usando el ferrocarril.
- Mejorar la competitividad general de la Unión Europea a través de la cadena global del valor añadido (particularmente en lo que concierne al transporte ferroviario y multimodal de mercancías) mediante la aplicación de los principios “R+D+4i” (Investigación, Desarrollo, Innovación, Identidad, Incidencia e Infraestructuras)
- Mejorar las conexiones de los puertos y aeropuertos con sus respectivos “hinterlands” en la Unión Europea y en los países vecinos.
- Fomentar la implantación de los “estándares FERRMED” en los principales ejes ferroviarios de mercancías de la Unión Europea, para lograr que la Red Ferroviaria central Transeuropea sea altamente competitiva.



TRAZADO CORREDOR FERRMED. FUENTE: www.ferrmed.com

1.2 POLITICA DE TRANSPORTES. ESTUDIOS Y PLANES RELATIVOS AL TRÁFICO FERROVIARIO DE MERCANCÍAS.

1.2.1 LIBRO BLANCO HOJA DE RUTA HACIA UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE: POR UNA POLÍTICA DE TRANSPORTES COMPETITIVA Y SOSTENIBLE (2011)

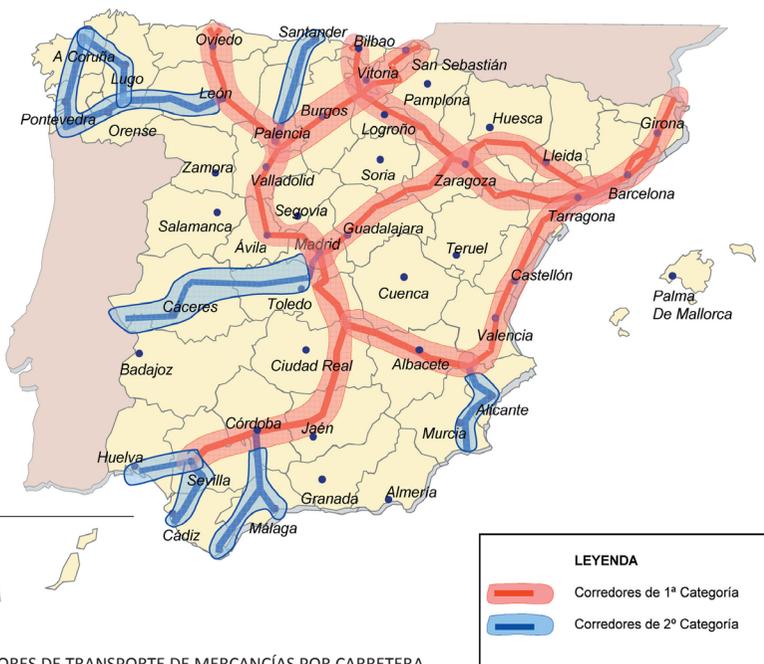
En este documento, se plantea desde la Unión Europea una serie de objetivos entre los que se incluye la creación de una serie de **corredores multimodales de mercancías para una red de transporte sostenible**. Para ello, según este documento, se debe:

- Crear en el contexto de la «red básica» estructuras de corredores multimodales de mercancías para sincronizar las inversiones y las obras de infraestructura y dar apoyo a servicios de transporte eficientes, innovadores y multimodales, incluidos los servicios ferroviarios de media y larga distancia.
- Apoyar el transporte multimodal y el negocio de la expedición de mercancías por vagón completo, impulsar la integración de las vías interiores de navegación en el sistema de transporte y promover la innovación ecológica en el transporte de mercancías. Apoyar la introducción de nuevos vehículos y buques y la readaptación de los existentes.

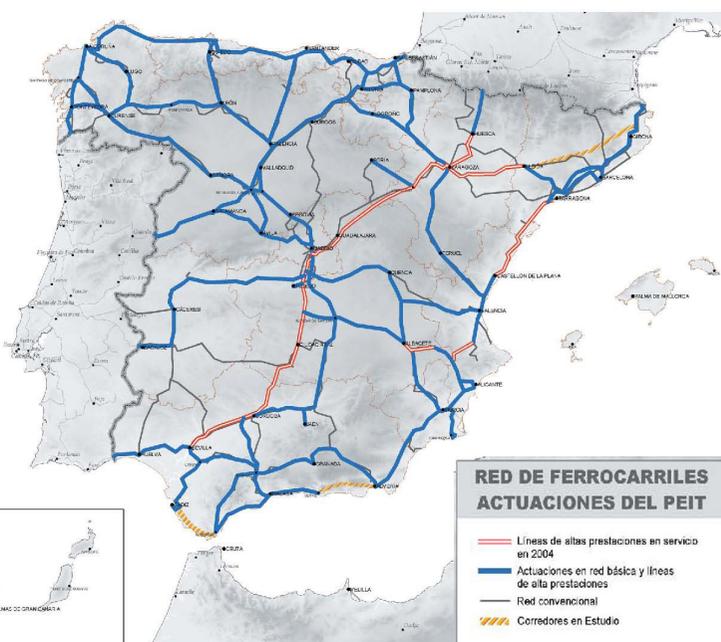
1.2.2 PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (2005-2020)

Este Plan propone las siguientes **prioridades** en el **sistema de transporte ferroviario**:

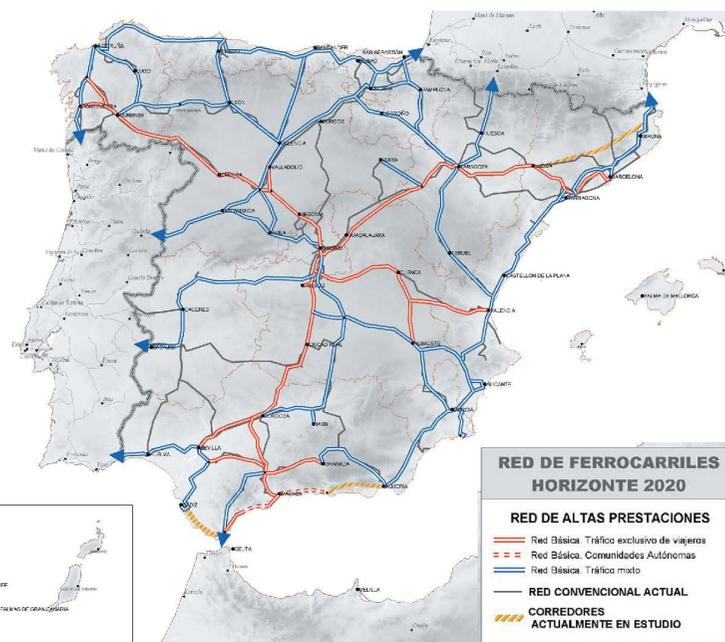
- Definición dentro del Plan Sectorial de Transporte Ferroviario, de la red ferroviaria a largo plazo (horizonte 2020).
- Finalización de ejes de altas prestaciones actualmente en construcción avanzada.
- Mejora de la red convencional y preparación para su transformación progresiva en ancho UIC: inicio en el cuadrante Nordeste.
- Desarrollo y revisión del sistema de tarificación por uso de la infraestructura.
- Introducción de competencia: tráfico nacional e internacional de mercancías.
- Programa de apoyo al desarrollo del transporte combinado, con particular atención a los servicios internacionales.
- Optimización de las instalaciones fronterizas de mercancías, compatible con el horizonte de interoperabilidad.
- Estructuración de los nodos logísticos ferroviarios mediante la relocalización de nodos congestionados (Madrid y Barcelona) en el exterior de las respectivas áreas metropolitanas consolidadas y la jerarquización del sistema, favoreciendo el desarrollo de los nodos con mayor potencial, apoyados en las terminales con actividad y potencial medio.
- Ejecución de un programa extraordinario de mantenimiento y de un plan de supresión y mejora de seguridad de pasos a nivel.
- Desarrollo de los estudios de viabilidad de las nuevas conexiones planteadas por el PEIT.
- Realización de estudios de viabilidad para la implantación de nuevas líneas y servicios ferroviarios en corredores donde se cerraron al tráfico las líneas existentes, como la Ruta de la Plata o Valladolid-Soria, entre otros.
- Delimitación de las necesidades de actuación en las líneas y servicios de ámbito regional.
- Consolidación del nuevo marco institucional. Resultará de especial importancia la fijación del canon por el uso de la infraestructura, que deberá fijarse teniendo en cuenta la situación existente en los otros modos de transporte, la estabilidad del sistema a corto y medio plazo y los objetivos establecidos para el modo ferroviario por el PEIT.



PRINCIPALES CORREDORES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA
FUENTE: PEIT 2005-2020



RED DE FERROCARRILES. ACTUACIONES DEL PEIT. FUENTE: PEIT 2005-2020



RED DE FERROCARRILES. HORIZONTE 2020. FUENTE: PEIT 2005-2020

1.2.3 PLAN ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA. Ministerio de Fomento. Septiembre 2010.

Propone tres líneas estratégicas para impulsar el ferrocarril en el transporte de mercancías:

Línea I Nuevo Modelo de Gestión del Sistema

- Transformar el modelo actual de Renfe Mercancías convirtiéndola en varias empresas mercantiles especializadas en los diferentes mercados.
- Ofertar al mercado los excedentes de material ferroviario de Renfe Mercancías en condiciones de mercado para su utilización por otras empresas ferroviarias y candidatos.
- Impulsar la entrada en el transporte ferroviario de agentes de transporte, cargadores y operadores de transporte combinado para promover la intermodalidad a través de la segunda fórmula de entrada -segunda licencia-.
- Potenciación del Comité de Regulación Ferroviaria para el ejercicio de sus atribuciones.
- Acelerar la creación de la Agencia de Seguridad del Transporte Terrestre dotándola de las correspondientes atribuciones en materia de transporte ferroviario de mercancías.
- Impulsar acciones para garantizar la neutralidad y la competitividad del servicio de cambio de ejes.
- Gestión única de complejos ferroportuarios y fronterizos.
- Desarrollo de planes específicos de actuación para sectores económicos concretos comenzando por el del automóvil y el de la industria química.
- Coordinar el desarrollo y aplicación de las políticas ferroviarias de transporte de mercancías de la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas en el ejercicio de sus respectivas competencias.
- Posibilidad de cesión de infraestructuras lineales que no formen parte de la Red Básica de Mercancías.
- Impulsar fórmulas mixtas de promoción y/o gestión de nuevas terminales intermodales mediante fórmulas de participación públicas y público-privadas.
- Creación de un Comité de Desarrollo de la Intermodalidad presidido por el Ministro de Fomento y con la participación de las Secretarías de Estado y entidades públicas involucradas en el transporte de mercancías y sus infraestructuras.
- Canalizar las estadísticas a través de un Observatorio del Transporte Ferroviario de Mercancías. Deberá cubrir aspectos como la demanda, mercado, costes, precios...
- Ayudas para el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías.

Línea II Calidad del Servicio y Eficiencia

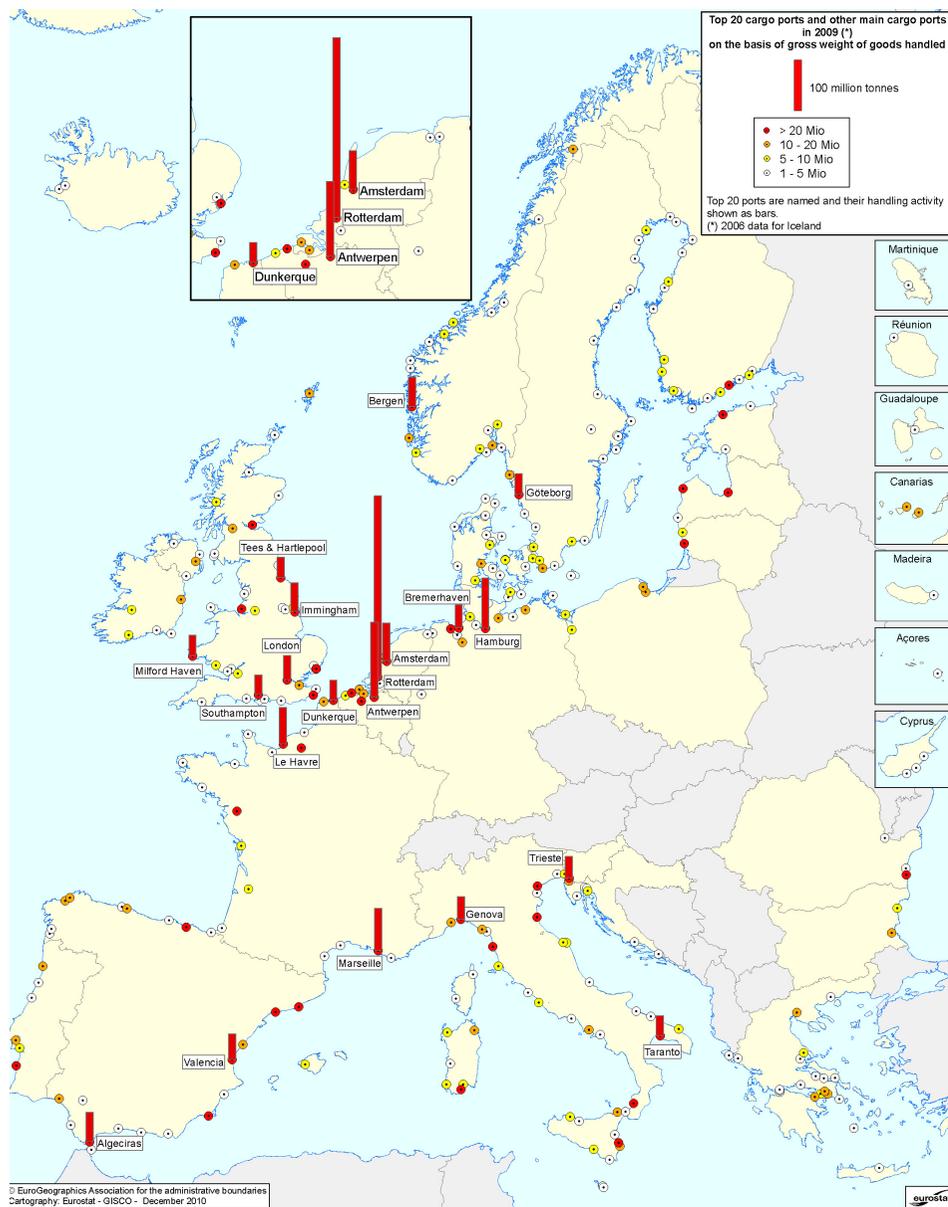
- Integración del transporte ferroviario en la cadena logística.
- Concentrar, en línea con la Ley de Economía Sostenible, la demanda/oferta de cadenas multimodales en un sistema de información global que integre los diferentes procesos logísticos.
- Establecer un marco normativo en el que se definan los estándares tecnológicos por parte de los distintos agentes de la cadena logística que aseguren la interoperabilidad entre sus sistemas y los de sus clientes.
- Impulsar convenios con cláusulas de calidad entre los agentes intervinientes en el transporte ferroviario de mercancías.
- Implantar sistemas inteligentes para la automatización de la gestión y las operaciones en las terminales intermodales.
- Impulsar acuerdos entre empresas ferroviarias y organizaciones sindicales, que mejoren la calidad e incrementen la productividad en la prestación del transporte ferroviario de mercancías.

- Promover la mejora de la formación del capital humano en materia de procesos logísticos
- Establecimiento de un eje piloto 'low cost' de transporte de mercancías.
- Integrar y automatizar los procedimientos administrativos y documentales del transporte intermodal (en línea con la Propuesta de Reglamento del P. Europeo y del Consejo relativo a la creación de una red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo)
- Aumentar la capacidad de carga útil de los trenes, para rebajar los costes unitarios del transporte ferroviario.
- Estudios de viabilidad de autopistas ferroviarias.
- Desarrollo de planes de contingencia para la gestión de incidencias e información al cliente
- Establecer sistemas de seguimiento en tiempo real de cargas de toda la cadena logística facilitando el seguimiento del producto para su información al cliente.
- Implantar tecnologías de identificación y localización automática de material rodante para su optimización como recurso y disponibilidad más inmediata.
- Impulsar el desarrollo de un sistema eficiente de cambio de ancho de material rodante para el transporte de mercancías.
- Ayudas e incentivos a la I+D+i

Línea III Mejora de las Infraestructuras Ferroviarias

- Definir la Red Básica en cuanto a infraestructuras lineales y nodales de transporte ferroviario de mercancías para dar certidumbre al mercado sobre la definición de la red y sus condiciones de operación, fijando criterios de actuación y dándole rango normativo cuando fuere necesario.
- Las actuaciones sobre las infraestructuras existentes y las de nueva construcción (lineales y nodales) tendrán como criterio básico la eficiencia del transporte de mercancías por ferrocarril medida en términos de coste de la unidad física transportada y de fiabilidad de servicio.
- Visión global de la Red Básica para la captación de grandes tráficos, estableciendo una jerarquización de las plataformas logísticas intermodales.
- Definir y desarrollar corredores prioritarios competitivos para mercancías comunicando centros de producción y consumo, zonas logísticas, puertos y fronteras
- Actuaciones más relevantes para la mejora de las infraestructuras lineales de la Red Básica de Mercancías:

INFRAESTRUCTURAS LINEALES Y ACCESOS A PUERTOS Y NODOS LOGÍSTICOS	INFRAESTRUCTURAS NODALES
<ul style="list-style-type: none"> - Adaptar las infraestructuras de línea y las terminales para la circulación y explotación eficiente de trenes de 750m de longitud. - Electrificación de líneas existentes sin electrificar y líneas nuevas a 25 KV. - Mejora de instalaciones de seguridad y comunicaciones. - Adaptación progresiva de los gálibos (GC) a medida que se renueven las líneas. - Eliminación de cuellos de botella - Respetar o mejorar los parámetros técnicos de las infraestructuras ferroviarias existentes para el transporte de mercancías en futuras actuaciones. Sólo se podrá alterar este criterio con autorización expresa del Ministerio de Fomento (con rango normativo). - Mejora de los accesos ferroviarios a puertos en base a criterios técnicos y económicos, coordinadas, en su caso, con las posibles ampliaciones portuarias. - Accesos ferroviarios a nodos significativos generadores de carga (plataformas logísticas intermodales, complejos industriales, ZAL portuarias...) - Vías dedicadas para mercancías en los grandes núcleos de cercanías a medio plazo. - Carga de 25 t/eje en líneas dedicadas para mercancías - Adaptar las nuevas infraestructuras lineales a los parámetros técnicos de transporte eficiente de mercancías, en particular las pendientes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Propuesta de mapa de nuevas terminales con los criterios de priorización pactados con las Comunidades Autónomas. - El desarrollo del Plan se basa en convenios específicos entre la Administración General del Estado y cada Comunidad Autónoma con el fin de realizar los estudios necesarios para evaluar, en cada una de las instalaciones propuestas, su viabilidad logística y económica. - La fórmula de promoción y gestión se contemplará de forma específica para cada una de ellas a través de esquemas de participación público-privada preferentemente Concebir las nuevas terminales intermodales como auténticos centros logísticos con capacidad de generar valor añadido al transporte. - Priorizar la construcción y/o remodelación de las grandes terminales intermodales ubicadas en los nodos logísticos y en las conexiones con la Red Transeuropea de Transporte. - Configuración de las nuevas terminales, mediante accesibilidad viaria y ferroviaria eficiente para reducir maniobras y extracostes operativos. - Desarrollo de centros logísticos especializados en la atención a tráficos ferroviarios de alto valor añadido susceptibles de ser realizados sobre líneas de alta velocidad. - Dotar adecuadamente las terminales para el tratamiento de mercancías específicas (peligrosas, perecederas, etc)



PRINCIPALES 20 PUERTOS DE LA UE (PESO DE MERCANCÍAS MANIPULADAS 2009) FUENTE: EUROSTAT

1.3 COMUNIDAD VALENCIANA

1.3.1 DATOS GENERALES

La Comunidad Valenciana tiene unas características derivadas de su situación geográfica que han condicionado el transporte de personas y mercancías:

- Paso de grandes tránsitos (África-Europa, Sur España-Europa, Asia-Europa)
- Posición meridional respecto a los mercados tradicionales europeos
- Distancia y condiciones ventajosas al centro peninsular (Madrid)
- Condición litoral (intermodalidad)
- Limitación geográfica del territorio litoral que impide la multiplicación de ejes sobre un espacio reducido y cada vez más densamente ocupado. El resultado, una compatibilización forzada de mercancías y personas en un mismo corredor, tanto en transporte por ferrocarril como por carretera.

En la economía valenciana la movilidad, la logística y el transporte juegan un papel fundamental: (conclusiones obtenidas a través de datos del INE)

- La Comunidad Valenciana es una de las cuatro autonomías (también Catalunya y Murcia dentro del Arco Mediterráneo) que se halla por encima de la media española en parque de vehículos por habitante.
- Entre Catalunya y la Com. Valenciana se concentra casi un tercio de los camiones registrados en toda España.
- Entre Catalunya y la Comunidad Valenciana se genera un 26% de todo el transporte ferroviario del Estado Español en cuanto a tráfico interior y un 36% del transporte hacia la Europa de los 15. Por carretera estos porcentajes son del 31% y del 36% respectivamente.
- La Comunidad Valenciana es la tercera economía española por número de empresas dedicadas al transporte.
- El puerto de Valencia es el segundo de España en cuanto a tráfico de mercancías y figura entre los 20 primeros de la Unión Europea.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS TERRESTRE. TIPO DE TRÁFICO.

Según el Estudio de Marzo de 2011 del Ministerio de Fomento del Corredor Ferroviario de Mercancías, el Sector Este del Corredor Mediterráneo (que comprende el ámbito desde Girona hasta Almería), generó un tráfico del 49% del tráfico total generado en España, un 49,2% por carretera y un 46% por ferrocarril.

- Como dato relevante de la observación de estos datos destacar la **baja incidencia del ferrocarril frente a la carretera**.

Tráfico de Mercancías en el Corredor Mediterráneo. 2.007
(no incluye tráfico intraprovincial)

TIPO DE TRÁFICO (millones de toneladas)	ferrocarril	carretera	bimodal
ORIGEN Y DESTINO CORREDOR MEDITERRÁNEO	1,15	113,93	115,083
ORIGEN EXTERIOR Y DESTINO EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO	4,415	76,728	81,142
DESTINO EXTERIOR Y ORIGEN EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO	5,509	81,259	86,767
TOTAL ORIGEN Y/O DESTINO EN EL CORREDOR MEDITERRÁNEO	11,07	271,92	282,99
TRÁFICO INTERNACIONAL PASANTE	0,193	38,204	39,397

Tráfico de Mercancías en el Corredor Mediterráneo. 2.007
(no incluye tráfico pasante ni intraprovincial)
(millones de toneladas)

	Internacional			Externo nacional			Interno	Totales
	Origen CM	Destino CM	Subtotal	Origen CM	Destino CM	Subtotal		
Carretera	14,03	11,46	25,49	67,23	65,27	132,5	113,93	271,92
Ferrocarril	0,72	1,45	2,17	4,78	2,97	7,75	1,15	11,07
Total	14,75	12,91	27,66	72,01	68,24	140,25	115,08	282,99
Captación FFCC(%)	4,88%	11,23%	7,85%	6,64%	4,35%	5,53%	1,00%	3,91%

FUENTE: Estudio de Marzo de 2011 del Ministerio de Fomento del Corredor Ferroviario de Mercancías

- El ferrocarril presenta un **balance superior en largas distancias**, dado que se comporta de modo propuesto a la carretera, según aumenta la distancia, crece su cuota de mercado:

Se observa que el 41% del tráfico es interior al Corredor, el 49% exterior nacional y el 10% exterior internacional. Y se constata lo dicho, puesto que el ferrocarril representó un 1,3%, 4% y 20% respectivamente.

TIPO DE MERCANCÍA

- En el ferrocarril destaca el **transporte intermodal**, con un tercio del total, fundamentalmente por la presencia de los puertos, junto con los materiales siderúrgicos, la automoción y la minería, dado sobre todo por sus características intrínsecas de elevadas cantidades y flujos concentrados dados por la presencia de producción siderúrgica en Sagunto y Castellbisbal y automoción en Almussafes y Barcelona.

Tráfico de Mercancías en el Corredor Mediterráneo. 2.007
(no incluye tráfico intraprovincial)
(toneladas)

	Intermodal	Automoción	Siderúrgicos	Merc.General	Agricultura	Minería	Construcción	Hidrocarburos	Total
Carretera	15.198.886	10.947.489	17.235.111	112.752.854	32.941.838	1.764.947	73.871.110	7.207.995	271.920.231
Ferrocarril	3.719.367	997.851	2.559.554	632.565	303.840	1.538.689	963.400	357.216	11.072.482
Total	18.918.253	11.945.340	19.794.665	113.385.419	33.245.678	3.303.636	74.834.510	7.565.211	282.992.713
Captación FFCC(%)	19,66%	8,35%	12,93%	0,56%	0,91%	46,58%	1,29%	4,72%	3,91%

TODOS LOS PRODUCTOS	carretera		ferrocarril		total
	T	%	T	%	T
Tráfico Interior (sin intraprovincial)	113.934.004	99%	1.148.991	1%	115.082.995
Tráfico Externo nacional	132.501.025	94%	7.753.724	6%	140.254.749
Tráfico Internacional	25.485.202	92%	2.169.767	8%	27.654.969
Total	271.920.231	96%	11.072.482	4%	282.992.713

FUENTE: Estudio de Marzo de 2011 del Ministerio de Fomento del Corredor Ferroviario de Mercancías

Red ferroviaria para el transporte de mercancías (escenario deseable, 2030)



RED FERROVIARIA TRANSPORTE MERCANCIAS. ESCENARIO DESEABLE. FUENTE: ETCV

1.3.2 ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (2011)

Objetivo 18. Conectividad

Se debe implantar paulatinamente una red para mercancías aprovechando los corredores que quedan libres del tráfico de largo recorrido al implantar la alta velocidad.

Un **escenario de mínimos** se caracterizaría por:

Dotación para trenes de 600 - 700 metros de longitud (ampliables a composiciones de 1.500 m) con cargas de 22,5 a 25 toneladas por eje y gálibos UIC.

Pendientes inferiores a 12 milésimas.

Sistema ERTMS (compatibilidad de la señalización)

Capacidad suficiente para diversas circulaciones diarias.

Vías electrificadas.

Ancho UCI en todo el corredor mediterráneo y, en la medida de lo posible, en toda la red.

Intercambiadores en el caso de anchos diferentes.

Buena conectividad con los puertos.

Conexiones con las áreas logísticas.

En el **escenario deseable**, se incluiría además:

La conexión ferroviaria mixta viajeros - mercancías con Aragón (plataforma logística de Zaragoza), paso frontera Canfranc, y conexión con el Atlántico.

Se debería estudiar una posible conexión desde el entorno aeroportuario de Castellón y triángulo Vilafamés - Vall d'Alba - Cabanes con el eje de mercancías del litoral.

Si se consolidara un gran corredor mediterráneo de mercancías, incluyéndose como proyecto prioritario para la Unión Europea, y si se cumplen los tráficos previstos, entre otros por FERRMED, se debería estudiar la posibilidad de un by-pass ferroviario por el área urbana de Valencia y diseñar un corredor exclusivo para mercancías sin uso mixto con cercanías.

Los recientes acuerdos acerca del corredor mediterráneo son un primer paso en esta dirección de configurar un gran eje europeo de mercancías por este corredor.

1.3.3 TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES A LA COMUNITAT VALENCIANA. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES. 2009

Prioridades en el sistema de transporte ferroviario. Período 2005-2008

El objetivo que se pretende conseguir con las actuaciones que este documento, redactado por la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, plantea, es alcanzar el **17%** de la cuota de mercado en el año 2.020 en el transporte ferroviario de mercancías. Para ello, se desarrollarán cuatro líneas de actuación, complementarias entre sí, que reforzarán la red logística y ferroviaria de la Comunitat Valenciana:

- Mejora de la infraestructura ferroviaria al servicio de las mercancías.

Se plantea la necesidad de construir nuevas líneas ferroviarias o bien, reforzar las existentes para que puedan acoger los flujos generados. Adicionalmente, se construirían apartaderos en el caso de ser necesario para ampliar la capacidad de las líneas existentes. Se propone aumentar la longitud de las estaciones y apartaderos para que puedan albergar trenes de más de 750 metros de longitud.

En 2.020 está previsto que se hayan finalizado los accesos de alta velocidad y ancho UIC en la Comunitat Valenciana por lo que estarán operativos las líneas de doble vía para alta velocidad de Madrid-Valencia (hasta Alicante y Murcia) y del Corredor del Mediterráneo (Valencia-Castellón-Catalunya-frontera francesa)

Dado que el tránsito de viajeros se desviará por esta línea, queda liberada la red actual para cercanías, media distancia y mercancías. Se propone el refuerzo de esta en puntos concretos de manera que el corredor mediterráneo quedaría:

Entre Sagunto y Catalunya, 2 vías convencionales + 2 vías de alta velocidad.

Entre Sagunto y Valencia, 4 vías convencionales + 2 vías de alta velocidad.

Entre Valencia y Alicante, 2 vías convencionales + 2 vías de alta velocidad.

Entre Alicante y Murcia, 1 vías convencionales + 2 vías de alta velocidad.

- Terminales ferroviarios para mercancías.

Se plantea la construcción de una terminal ferroviaria en cada uno de los ocho nodos logísticos, a excepción de Valencia con dos terminales. Los nodos logísticos son Castelló-La Plana, Sagunto, Valencia, Alicante, Benicarló-Vinaròs, Utiel, La Costera y Villena.

Todas las terminales deberían tener una longitud mínima de 750m en una primera fase y sería necesaria la previsión de ampliación en algunas para que en el futuro pudiesen circular trenes de 1.500m por toda la red. Serían las terminales de Villena, utiel, Sagunto y Vinaròs.

- Accesos a los puertos

Dado que el transporte marítimo de mercancías tiene una importancia capital en el transporte internacional, se plantea un acceso ferroviario adecuado en los puertos, de manera que el transbordo de mercancías marítimoterrestre quede optimizado. Para ello deberán tener ramales exclusivos para mercancías.

El puerto de Castellón, tiene un acceso ferroviario desde el apartador de les Palmes, con un estado deficitario.

En el Puerto de Sagunto, aunque hay un acceso ferroviario hasta el muelle sur y a la factoría de Sidmed (interior al puerto), se está redactando el proyecto constructivo del nuevo acceso que absorberá incrementos de tráfico y dará servicio al desarrollo del Parque Sagunto.

El Puerto de Valencia tiene un acceso ferroviario desde la estación de la Fuente de Sant Lluís y está en funcionamiento y en buen estado.

El Puerto de Alicante tiene un acceso ferroviario con condiciones manifiestamente mejorables, aunque según la memoria anual del puerto no se da el tráfico de mercancías.

- Apartaderos industriales

Como complemento a las terminales ferroviarias surge la posibilidad de dar servicios particularizados a empresas. Para ello, se construiría un acceso particular, donde los clientes tendrían su instalación adaptada al tipo de mercancía a transportar. Podrían tener promoción pública o privada o mixta.

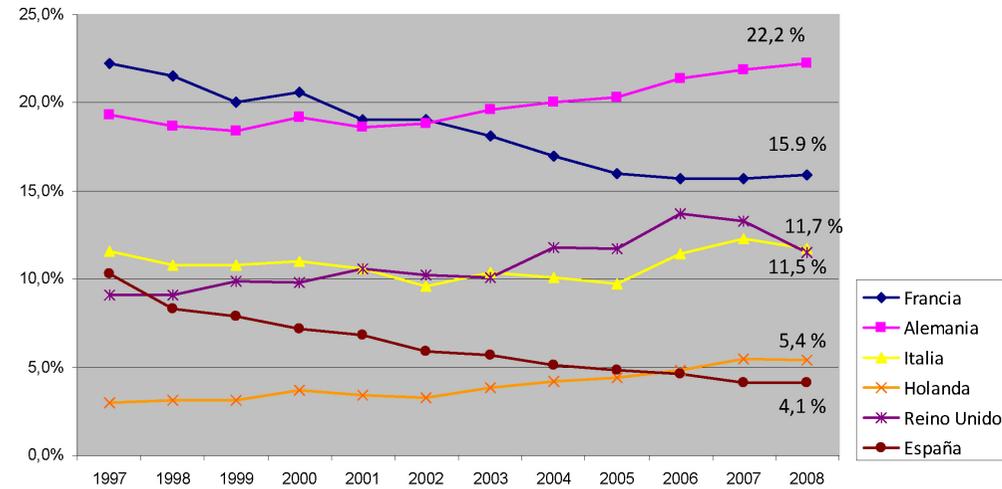
1.3.4 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES DE LOS DOCUMENTOS Y DE LA RED FERROVIARIA DE MERCANCÍAS

Debilidades

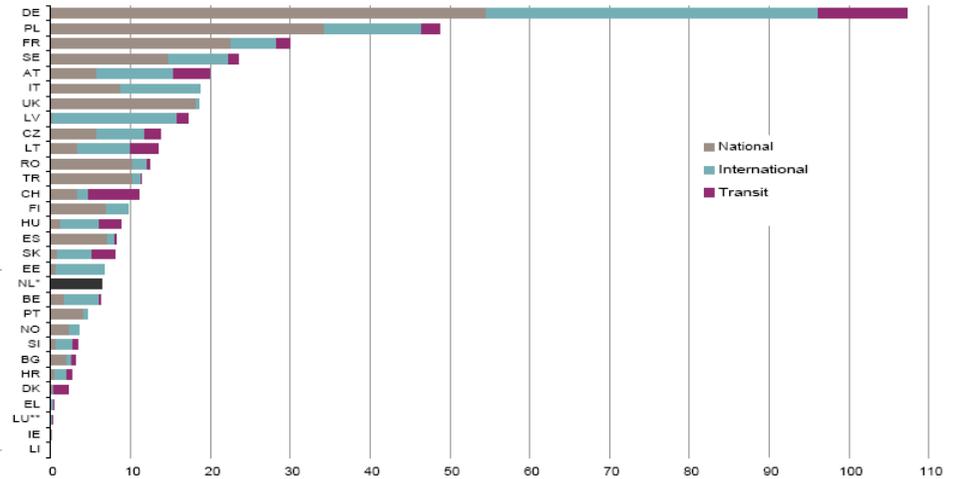
Cuota de participación muy baja del ferrocarril en el transporte de mercancías

España es uno de los países de la Unión Europea con menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías, siendo además el que mayores descensos ha experimentado en la última década.

Se observa que la carga transportada por ferrocarril descende mientras que el transporte por carretera obtiene importantes incrementos año tras año.



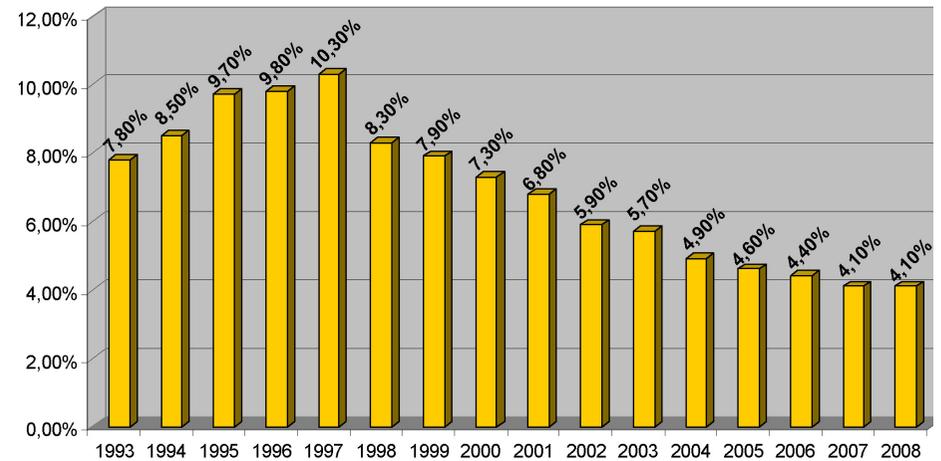
EVOLUCIÓN DE LA CUOTA MODAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS. FUENTE: EUROSTAT



TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL (BILLONES DE TONELADAS) POR PAÍSES. FUENTE: EUROSTAT

Año	Carga Transportada (miles de Toneladas)				Relación	
	Ferrocarril	Carretera	Total	Incremento	Ferrocarril	Carretera
1.993	26.900	576.089	602.989		4,46%	95,54%
1.994	28.500	614.319	642.819	6,61%	4,43%	95,57%
1.995	30.000	609.214	639.214	-0,56%	4,69%	95,31%
1.996	29.800	589.750	619.550	-3,08%	4,81%	95,19%
1.997	31.000	628.913	659.913	6,51%	4,70%	95,30%
1.998	30.100	719.335	749.435	13,57%	4,02%	95,98%
1.999	30.200	827.058	857.258	14,39%	3,52%	96,48%
2.000	30.700	945.444	976.144	13,87%	3,15%	96,85%
2.001	30.100	1.048.292	1.078.392	10,47%	2,79%	97,21%
2.002	31.600	1.179.410	1.211.010	12,30%	2,61%	97,39%
2.003	32.300	1.237.343	1.269.643	4,84%	2,54%	97,46%
2.004	31.600	1.399.408	1.431.008	12,71%	2,21%	97,79%
2.005	31.100	1.558.874	1.589.974	11,11%	1,96%	98,04%
2.006	31.300	1.639.312	1.670.612	5,07%	1,87%	98,13%
2.007	30.900	1.737.732	1.768.632	5,87%	1,75%	98,25%
2.008	27.400	1.474.552	1.501.952	-15,08%	1,82%	98,18%

PIB
2,4
3,9
4,5
4,7
5,0
3,6
2,7
3,1
3,3
3,6
3,9
3,7
1,2



CUOTA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA (Txkm) FUENTE: EUROSTAT

Fuente: TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES A LA COMUNITAT VALENCIANA. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES, Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport. 2009 (datos obtenidos del INE y del Anuario Estadístico de 2007 del Mº de Fomento)

Red ferroviaria **saturada** en algunos puntos, lo cual impide un aumento en la frecuencia de las circulaciones y mejora de los servicios

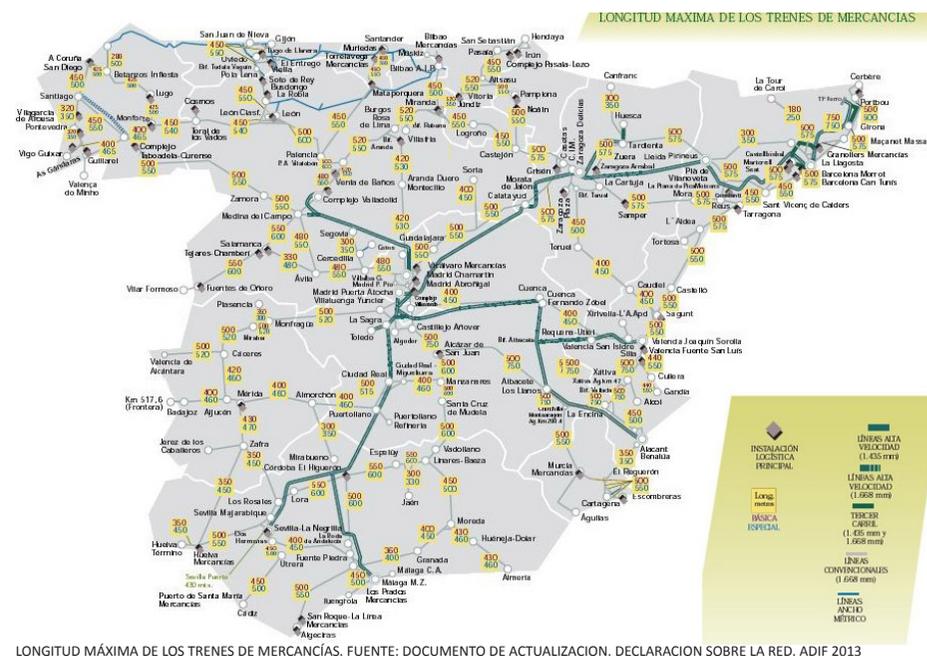
Terminales no adaptadas a las necesidades actuales

Las vías de apartaderos, derivaciones y estaciones tienen **longitudes inferiores a los 750m**

La limitación en la longitud tiene implicaciones para la competitividad del ferrocarril en la medida de que la circulación con trenes más largos reducen los costes marginales de explotación a la vez que se incrementa la carga transportada. Sin embargo, las limitaciones en la infraestructura impiden la circulación en la mayor parte de la red con trenes de longitud cercana al estándar europeo de 750 m.

En la Comunidad Valenciana la única vía capaz de albergar estos trenes es la Vía Valencia (Font de Sant Lluís)-Madrid (Puerto Seco de Coslada), en el llamado corredor Valencia-Madrid.

El acondicionamiento para alcanzar en la red trenes de hasta 750m conlleva una reducción de costes de transporte hasta un 40% (PEITFME, Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España)



Existencia de **líneas sin electrificar**

La electrificación de las líneas conlleva una reducción de costes de transporte hasta un 13% (PEITFME)

Redes ferroviarias con diferentes anchos, tensiones de alimentación y sistemas de seguridad

Accesos ferroviarios a puertos no utilizados (Castellón y Alicante) o deficientes (Sagunto)

Existencia de un operador dominante que impone sus condiciones de explotación

Las circulaciones de **viajeros tienen prioridad** ante las **mercancías**, cosa que ocasiona retrasos y dificultades para encontrar huecos libres sobre todo en los servicios de cercanías de las grandes ciudades.

Amenazas

Tendencia a producirse **tráficos disgregados y con poco volumen** que no pueden ser captados por el ferrocarril

El transporte de mercancías por ferrocarril está cada vez más **debilitado** frente al resto de modos de transporte, por lo que no se lleva a término ninguna actuación y esto provocará más pérdidas en la cuota de mercado

La **visión tradicional** del transporte se ha modificado por su subordinación a la cadena logística integral y la realidad de la globalización económica. La logística es un factor fundamental en la competitividad de las empresas.

El cambio de los procesos industriales y de distribución condiciona al sistema logístico e introduce nuevos requerimientos en los procesos de transporte.

Los modos de transporte que no se adaptan a los requerimientos logísticos, son expulsados del mercado, que elige otros que responden adecuadamente a sus requerimientos de calidad de servicio, eficiencia, fiabilidad y competitividad económica.

Esta es una de las causas, tal vez la más significativa, que ha generado el **progresivo deterioro** del transporte ferroviario, en Europa y España.

Existencia de presiones urbanísticas, que han afectado a las líneas ferroviarias y al desarrollo de grandes terminales.

Existencia de mal concepto social del ferrocarril, que se ve más como molesto que como medio de transporte cómodo y eficiente.

Se están realizando diferentes actuaciones en otros medios de transporte (autopistas del mar) que pueden ocasionar pérdidas de parte de las mercancías que actualmente transporta.

Oportunidades

La construcción de las **líneas de alta velocidad** que se han desarrollado en la conexión Madrid-Levante y en el Corredor Mediterráneo **permite liberar las vías de ancho convencional para la circulación de mercancías.**

En la Comunidad Valenciana hay cuatro **puertos de interés general**, en los cuales se llevan a término actuaciones de **mejora de los accesos ferroviarios.**

Dentro del contexto europeo se llevan a cabo iniciativas de **unificación de criterios**, que persiguen la formación de grandes corredores para el transporte de mercancías, con características similares de ancho de vía, electrificación y sistemas de señalización e instalaciones.

P.e. Propuesta de Reglamento Europeo y del Consejo por el que se crea el mecanismo de 'Conectar Europa'.

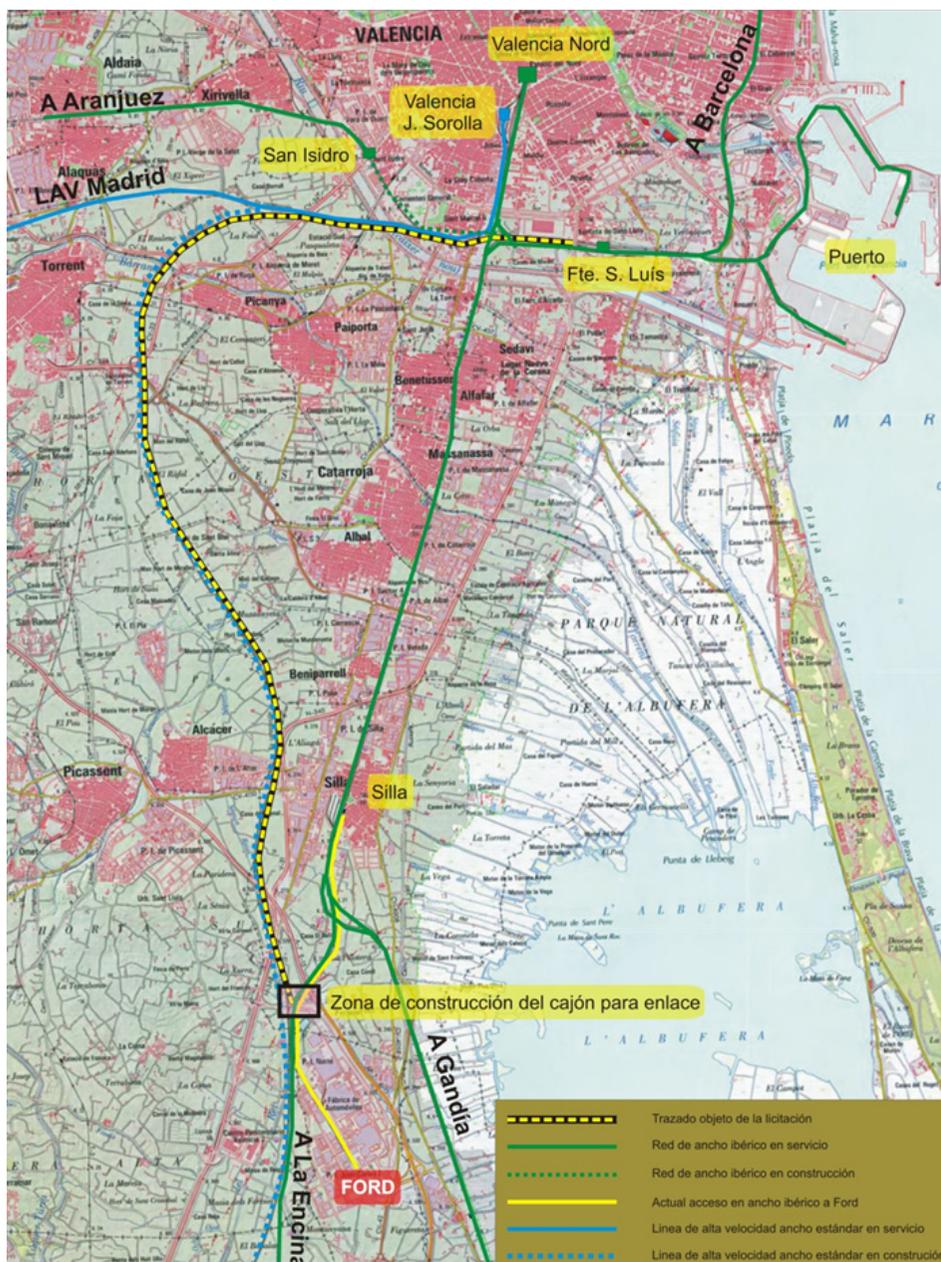
El 11 de marzo de 2013, los ministros de Transportes de España, Francia, Italia, Eslovenia y Hungría firmaron en Bruselas, en el marco del Consejo de Ministros de la UE, un acuerdo sobre la implantación del corredor ferroviario nº 6, definido en el Reglamento (UE) Nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo.

El elevado número de **vehículos de transporte por carretera produce congestiones y contaminación**, cosa que ofrece al ferrocarril la oportunidad de captar circulaciones.

Se ha desarrollado una legislación de interoperabilidad en el ámbito europeo, que permitirá el movimiento del mismo material en toda la red europea.

La reciente liberalización del transporte ferroviario permitirá la existencia de diferentes operadores, cosa que redundará en una mejora de los servicios de los usuarios

Las nuevas terminales de mercancías proyectadas se configurarán de manera más adecuada a los requerimientos actuales.



PLANO DE LA NUEVA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE LA FORD Y FONT DE SANT LLUÍS
FUENTE: VIA LIBRE

Fortalezas

El ferrocarril destaca como un **medio de transporte seguro**, cosa que lo convierte en el más adecuado para el transporte de mercancías peligrosas

El ferrocarril es el medio de transporte más **eficiente**

El ferrocarril aparece como medio de transporte **sostenible** y es el que menos contaminación produce por unidad de carga transportada.

La concentración de las actividades en **zonas logísticas favorece la utilización del ferrocarril**

El ferrocarril admite unas **distancias de transporte mayores** que la carretera, de acuerdo con la normativa actual.

El ferrocarril es el medio de transporte que más **optimiza el transbordo desde el barco al medio terrestre**.

La factoría Ford de Almussafes tiene un 70% del tráfico de mercancías por mar, la infraestructura ferroviaria está infrutilizada por falta de ancho europeo. Para llevar las mercancías hasta el Puerto, la Ford utiliza el transporte por carretera. Esta situación se pretende mejorar con la implantación de la vía entre La Fuente de Sant Lluís y la factoría en ancho mixto, cuyas obras se licitaron en julio de este año. Con ello, esta factoría tendrá una vía 'exclusiva' en ancho UIC

Soporte firme al transporte de mercancías, tanto desde el ámbito europeo como el nacional y de la Comunidad Valenciana

Inclusión del Corredor Mediterráneo en la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte, con lo que ello conlleva en colaboración en la financiación.

Aprobación del RDL 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

Proyecto de **implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo** (Ministerio de Fomento, diciembre 2012).

Existencia de una propuesta de actuaciones en infraestructuras para el transporte ferroviario de mercancías impulsado por la Comunidad Valenciana

Reciente inicio en la Colaboración/Cooperación del Ministerio de Fomento y de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente para **desarrollar los nodos logísticos** de apoyo a los puertos valencianos.

1.3.5 ESTADO FUTURO DEL CORREDOR: PLANES A DICIEMBRE DE 2012 DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Según el 'Proyecto de implantación del ancho UIC en el Corredor Ferroviario Mediterráneo. Murcia/Cartagena - Alacant - València - Tarragona - Castellbisbal. 18 de diciembre de 2012' (Ministerio de Fomento):

Este plan se centra exclusivamente en conseguir implantar el ancho estándar (UIC) para mercancías, en un primer paso hasta Tarragona y Valencia (2015) y en un segundo hasta Alicante y Murcia/Cartagena (2017) y es menos ambicioso que el anterior Estudio del Corredor Ferroviario Mediterráneo, Marzo 2011 (Ministerio de Fomento)

Los puntos esenciales para conseguir llevar el ancho estándar desde Catalunya hasta la región de Murcia son los siguientes:

Tercer carril en general en vía doble Castellbisbal - Tarragona - Vilaseca

Terminar la Variante de Vandellòs - Tarragona en 2015 y directamente en ancho estándar (anteriormente se había previsto instalar en ancho ibérico con travesía polivalente).

Cambio a ancho estándar entre Vandellòs y Castellón, tramo en el que no habrá itinerario alternativo en ancho ibérico.

Doble vía con ancho estándar entre Castellón y Sagunto, la vía lado mar será ancho mixto. Esto implica cercanías y Media Distancia a Castellón en ancho estándar.

Tercer carril de Sagunto a Almussafes.

Uso mixto de la LAV entre Almussafes y La Encina (próxima puesta en marcha de la línea de Alta Velocidad)

Tercer carril en la vía única convencional existente La Encina - Puerto de Alicante.

Cambio a ancho de la vía única convencional de puerto de Alicante a Elche - San Isidro.

Uso mixto de la LAV San Isidro - Murcia. Esta configuración implica cercanías en ancho estándar entre Murcia y Alicante.

Tercer carril en la vía existente entre Murcia y Cartagena.

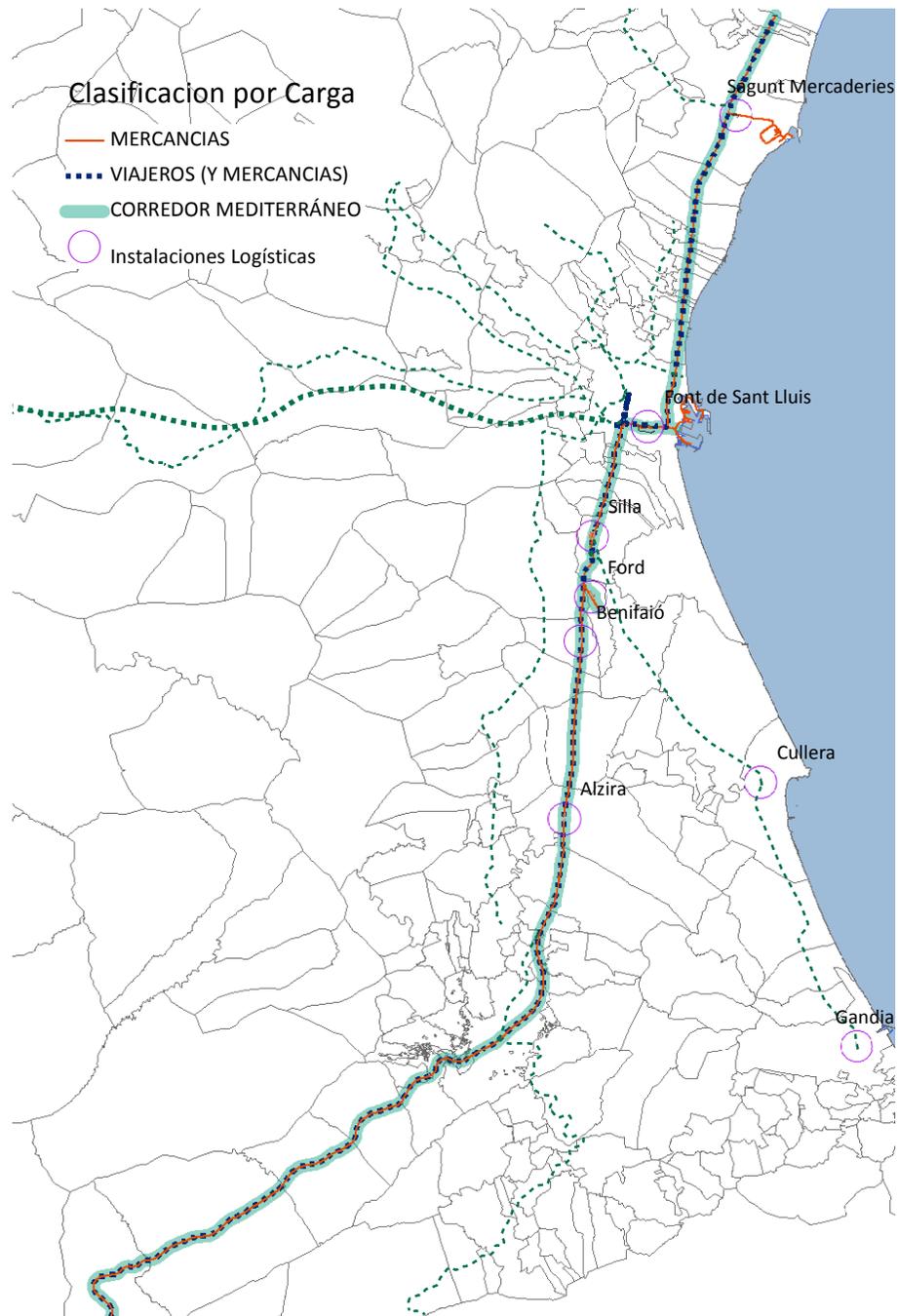
Las diferencias más importantes con los múltiples planes anteriores son las siguientes:

El plan se centra en las mercancías para lograr que trenes de 750 m de longitud puedan llegar en ancho estándar hasta a los puertos y centros logísticos entre Figueres y la Región de Murcia.

No se prevé la construcción de nuevos tramos de LAV entre Valencia y Tarragona, como lo hacían los planes anteriores, ni tampoco el túnel urbano de Valencia que lograría establecer un bypass de mercancías.

Cambio a ancho estándar (sin itinerario paralelo en ancho ibérico) en dos tramos importantes: Tarragona-Castellón y Alicante-Murcia. El plan de 2011 también se centraba en las mercancías, pero sólo se preveía ancho mixto con tercer carril al sur de Castellbisbal, sin cambio de ancho.

Con todo ello, a continuación se muestra el estado del Corredor en la actualidad y a 2.015, que es cuando se prevé la finalización de las actuaciones de la provincia de Valencia:

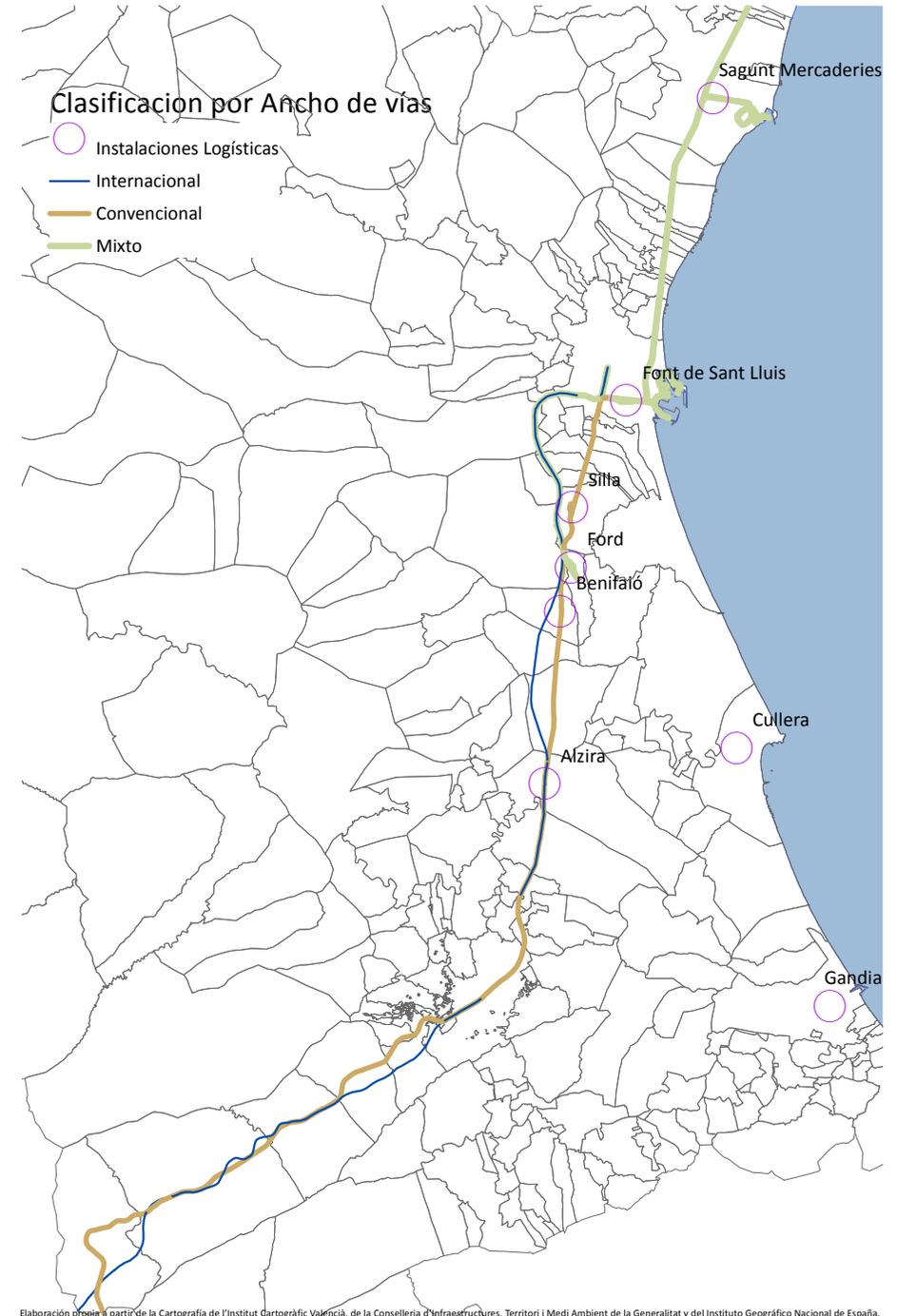
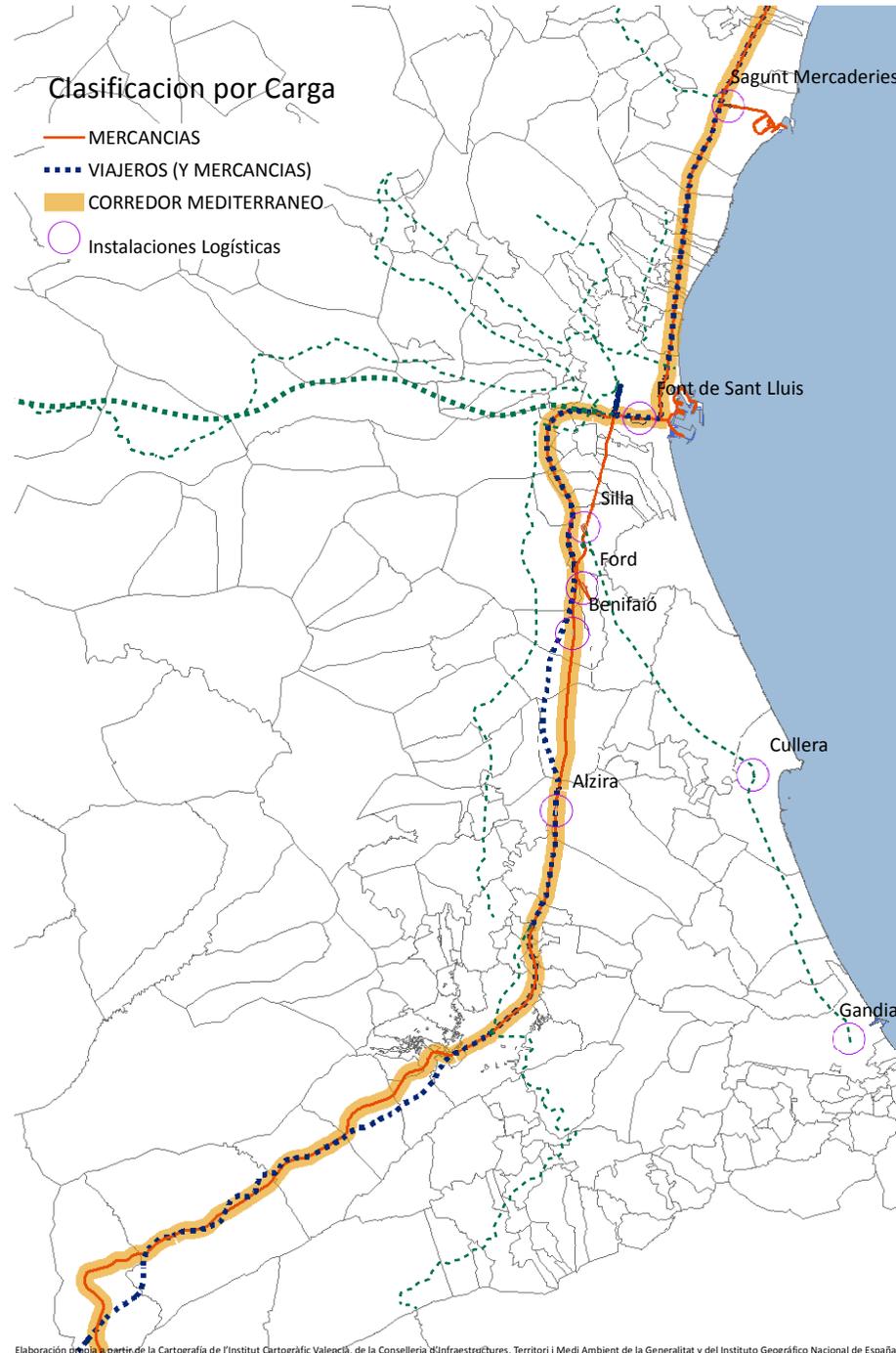


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Institut Geogràfic Nacional de España.

Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Institut Geogràfic Nacional de España.

ESTADO FUTURO (2015) DEL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO. PROVINCIA DE VALENCIA

1:600.000



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

CAPÍTULO 2. SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS. ANÁLISIS.

2. SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS

2.1 INTRODUCCIÓN

El concepto de actividad económica, engloba aquellas las actividades que generan beneficios económicos y son un dato más de la evolución de la sociedad.

Pero el modelo de implantación en el territorio no ha sido siempre el mismo. Efectivamente, lo que hoy conocemos como “Polígono Industrial” se empezó a implantar en España a mediados de los años 50. Pero en la proliferación de espacios industriales, bien sea planificados o ‘espontáneos’, priman factores de reducción de costes de producción y transporte, generación de sinergias con otras actividades relacionadas (obtención de materias primas, fuentes de energía, mano de obra o accesibilidad a los mercados) o competencia entre otras instalaciones similares.

En la Comunidad Valenciana podemos observar una evolución desde la industria de evolución artesanal hasta sectores mucho más consolidados en el s.XX como el Sector Textil, Cerámico, Papelero, del Calzado, del Mueble, del Juguete y de la Metalurgia.

A partir de los años 80, el modelo de polígono industrial y productivo por excelencia entra en crisis dados una serie de factores como son:

- La **Globalización** de la economía, competitividad entre territorios. **Sociedad global policéntrica**. Importancia capital del **sector logístico**.
- Aparición de la **Sociedad de la Información**, las nuevas tecnologías y su incorporación a la sociedad producen una auténtica revolución en todos los sectores.

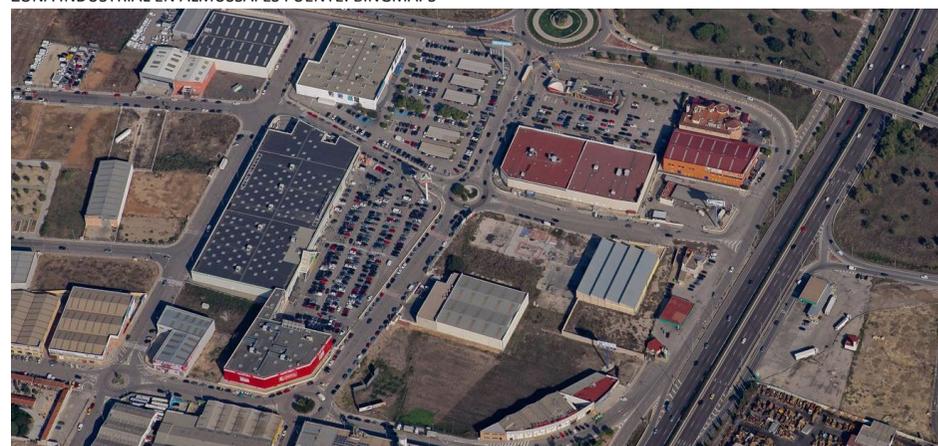
La importancia de la Innovación, la sociedad de las nuevas tecnologías, de la información provoca un mayor conocimiento de sus productos, se hace necesario un apoyo del sector de **la innovación, la investigación y el desarrollo** como valor añadido de las actividades a desarrollar.

- Sociedad postindustrial, caracterizada por el aumento del **sector servicios**, y el crecimiento de la importancia de otras materias primas en las áreas económicas como la creatividad, la información, el conocimiento...

	Pre-industrial	Industrial	Post-industrial
Ocupación	Agricultor, Minero, Pescador, Trabajador no especializado	Trabajador semi-especializado Ingeniero	Profesionales y técnicos científicos
Tecnología	Materias primas	Energía	Información
Metodología	El sentido común La experiencia	Empirismo	Modelos, análisis, estudios.



ZONA INDUSTRIAL EN ALMUSSAFES FUENTE: BINGMAPS



ZONA TERCIARIA (COMERCIAL) EN MASSANASSA FUENTE: BINGMAPS



ZONA TERCIARIA (COMERCIAL) EN ALFAR. FUENTE: BINGMAPS



ZONA TECNOLÓGICA EN VALENCIA FUENTE: BINGMAPS



ZONA INDUSTRIAL EN CARLET FUENTE: BINGMAPS



ZONA INDUSTRIAL EN PICASSENT FUENTE: BINGMAPS

Como conclusión de este proceso, podemos hablar de traslados de industrias a países emergentes y nuevas distribuciones de trabajo, y de una **terciarización** de la actividad industrial, aumenta la importancia de los trabajos previos y posteriores a la producción del producto, con el objetivo de añadirle más valor. La optimización de la **logística** y el **transporte**, en este contexto, son indispensables.

Pero este modelo se ha encontrado con sus propios límites, en el agravamiento de las condiciones ambientales del planeta y en la distribución espacial de la producción (a nivel mundial) y el transporte que producen cada vez más costes de energía pero también económicos.

Todo este proceso ha traído diversas consecuencias:

- **Terciarización del centro de las ciudades y expulsión de la industria**, con el consiguiente desequilibrio empleo-residencia.

Algunas zonas donde no se ha acometido ninguna transformación, corren el peligro de convertirse en espacios marginales, tanto en zonas urbanas, periurbanas como exteriores.

- **Desarrollo ‘incontrolado’ de nuevos espacios destinados a actividades económicas** en el exterior de las ciudades, muchas veces producto de presiones inmobiliarias más que de demanda real, han provocado problemas de **ocupación del suelo**, ante la falta de una estrategia global (o simplemente supramunicipal)

- **Infrautilización** y abandono de construcciones industriales y en consecuencia de las áreas donde se encuentran, es más económico y sencillo plantear un ámbito nuevo que renovar los existentes.

Es por tanto, fundamental por una parte, definir un **nuevo modelo de área de actividad económica**, o evolución del actual, que se adapte a los nuevos factores.

Hay que revisar temas como el mantenimiento de la industria productiva, evolucionada, con sus nuevas necesidades de usos terciarios, logísticos, de investigación, fomentar la mezcla de usos como factor de sostenibilidad en las áreas de actividades económicas.

Por otra, procesar las áreas efectivamente degradadas o en proceso de degradación, con las que contamos, a tenor de las circunstancias.

Y en la medida de lo posible aunar estas dos circunstancias, con una planificación jerarquizada, completa, coherente a todas las escalas.

Ante todo lo expuesto, las actividades que se pueden desarrollar en una zona de actividades económicas se han multiplicado a lo largo del tiempo y ya es absurdo hablar de polígonos industriales sin entender que pueden formar parte de éste o en su totalidad:

- Zonas **productivas**: normalmente con una actividad dominante y otras de apoyo.

Cuando la actividad a desarrollar es peligrosa o insalubre, como pueden ser actividades nucleares, cementeras o químicas, la localización suele ser en un emplazamiento específico, aislado y exterior a los núcleos urbanos. Son actividades muy especiales que difícilmente pueden convivir con otras y tampoco suelen relacionarse con el exterior.

Requieren parcelas de grandes dimensiones, con frentes no inferiores a los 100 ó 120 metros

Pero el resto de actividades industriales, en función de cada caso se pueden localizar en polígonos con otras actividades más o menos relacionadas, incluso en el caso de empresas cuya actividad lo permita, pueden situarse en entornos periurbanos.

En muchos casos, pueden convivir con usos terciarios y la morfología puede ir desde la industria aislada a la agrupada en hilera. Y el entorno de la edificabilidad suele estar desde 0,6-0,8 m²t/m²s hasta 0,9-1,1 en el caso de parcelas entre medianeras.

En cuanto a la forma de las parcelas, la industria aislada suele requerir parcelas sensiblemente cuadradas, mientras que en el caso de las agrupaciones, suelen ser rectangulares con el lado corto recayendo al vial de acceso. Dependiendo de la envergadura de la actividad, el frente mínimo suele ir desde los 12 hasta los 50 metros.

La sinergia entre las distintas actividades es muy positiva e incluso necesaria.



ZONA INDUSTRIAL EN MASSANASSA FUENTE: BINGMAPS

- Zonas **Terciarias o de servicios**: oficinas, hoteles.

- Zonas **comerciales**: centros comerciales, grandes áreas destinadas al comercio.

- Zonas **tecnológicas**, dedicadas a la innovación, el estudio y la investigación.

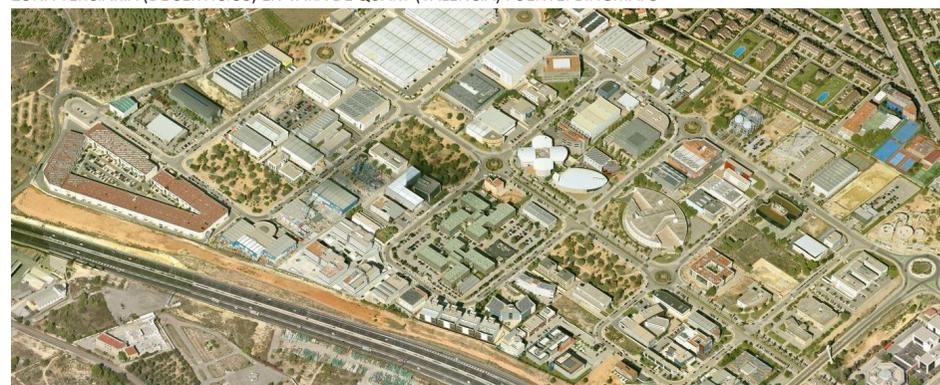
Estas actividades, buscan generalmente emplazamientos bien urbanos o periurbanos, en áreas de centralidad. Aunque en el caso de grandes multinacionales pueden buscar lugares estratégicos en grandes áreas metropolitanas aislados de los cascos urbanos.

Son actividades que ofrecen grandes posibilidades de integración con la ciudad, de generación de nuevos espacios de centralidad, de mezcla de usos y exigen mayor calidad de la urbanización.

Las edificabilidades de las parcelas, son variables en función de los usos, se podría establecer un entorno entre 0,5-0,7m²t/m²s para usos más comerciales y 2-3m²t/m²s para el resto.



ZONA TERCIARIA (DE SERVICIOS) EN VARA DE QUART (VALENCIA) FUENTE: BINGMAPS



ZONA TECNOLÓGICA EN PATERNA FUENTE: BINGMAPS

- Zonas **logísticas**, almacenamiento, distribución y transporte de mercancías.

La localización, en nudos de comunicación estratégicos o ámbitos de alta accesibilidad territorial, es fundamental.

Se componen de parcelas abiertas de gran tamaño, con amplias zonas de almacenaje y de aparcamiento de vehículos pesados.

Requieren por todo ello, más superficie que techo edificable, por tanto, se caracterizan por bajas edificabilidades y su tipología extensiva.



ZONA LOGÍSTICA EN VALENCIA FUENTE: VALENCIAPORT

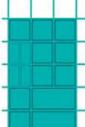


ZONA LOGÍSTICA EN RIBARROJA FUENTE: BINGMAPS

En cuanto a las dimensiones de un Sector de Actividad Económica, el Institut Català del Sòl, ha realizado un estudio donde relaciona los factores de la localización y tipología del área (uso característico) con unos tamaños orientativos.

Clasifica la **localización** en urbana, periurbana (vorurbana), rururbana (cercana a núcleos rurales) y territorial.

Las **tipologías**, singular, de uso básicamente productivo, con actividades peligrosas o insalubres; específicos, de usos productivos fundamentalmente, con localizaciones específicas por la necesidad de cercanía a las materias primas (p.e. la industria agroalimentaria); básicos, formados por actividades productivas de mediana y pequeña empresa y con ciertos requerimientos logísticos; logísticos; terciarios y mixtos.

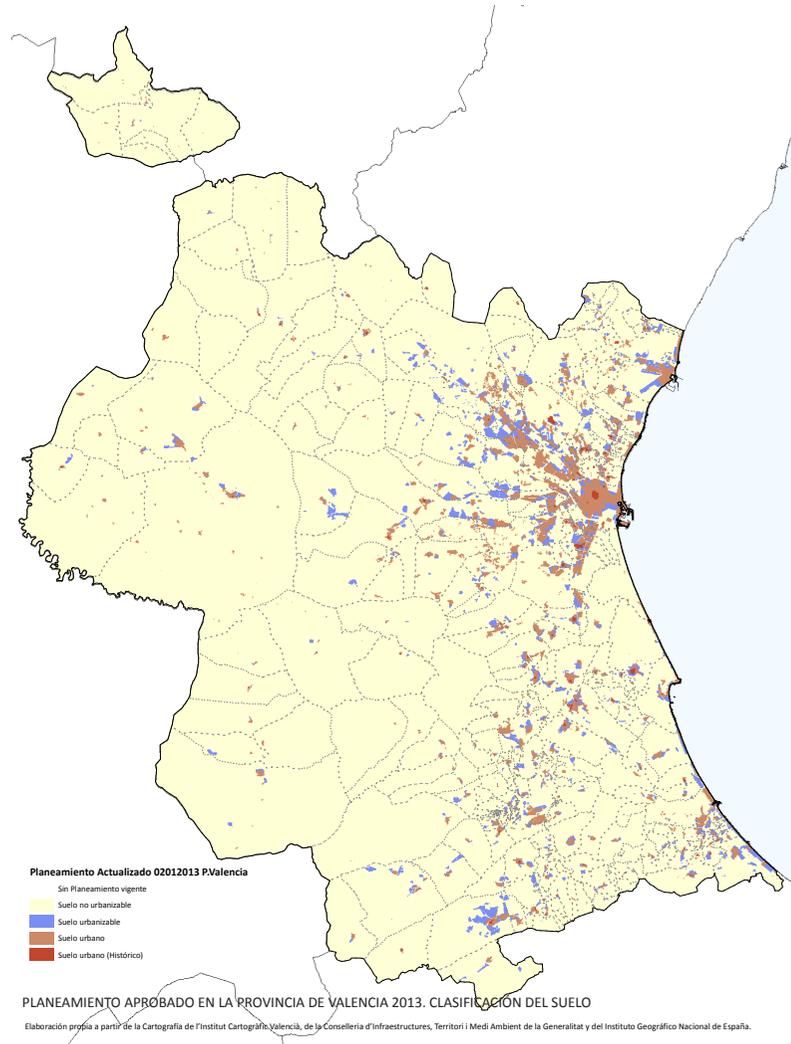
		 Urbanos	 Vorurbanos	 Rururbanos	 Territoriales
LOCALIZACIÓN					
TIPOLOGÍA					
Singulares 	Dimensión			3ha XS . 30haM ■	30haM ■ 100haL ■
Específicos 	Dimensión		30haM ■	3ha XS . 30haM ■	3ha XS . 30haM ■
Básicos 	Dimensión	3ha XS . 30haM ■ 100haL ■	30haM ■ 100haL ■		30haM ■ 100haL ■ 500ha XXL ■
Logísticos 	Dimensión		30haM ■ 100haL ■	3ha XS . 30haM ■	100haL ■ 500ha XXL ■
Terciarios 	Dimensión	3ha XS ■ Industrias urbanas 30haM ■ Parques empresariales, tecnológicos y científicos	30haM ■ grandes piezas singulares en el territorio 100haL ■ Parques empresariales, tecnológicos y científicos Parques comerciales Recintos feriales		30haM ■ grandes piezas singulares en el territorio 100haL ■ Parques empresariales, tecnológicos y científicos Parques comerciales
Mixtos 	Dimensión	30haM ■ Básico-terciario	30haM ■ Básico-terciario 100haL ■ Básico-específico Logístico-terciario		100haL ■ Básico-logístico-terciario 500ha XXL ■

2.2 SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA

2.2.1 METODOLOGÍA EMPLEADA PARA SU ANÁLISIS

Con estas premisas pasamos a localizar el Suelo dedicado a las Actividades Económicas en la provincia de Valencia.

Se ha partido de la base realizada por la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, que facilita el Instituto Cartográfico Valenciano, donde se muestra en formato SIG el **planeamiento municipal vigente de la Comunidad Valenciana**.



Para lograr una base del suelo destinado a las Actividades Económicas se ha aislado aquel suelo calificado como **Industrial y terciario**, al cual hemos añadido la parte de los **suelos dotacionales destinados a puertos y universidades**. En el suelo terciario se ha eliminado la parte correspondiente a los campos de golf, y las pistas de aterrizaje del Aeropuerto de Valencia por entender que distorsionan las superficies.

De esta forma obtenemos los siguientes datos iniciales **15.156 Hectáreas de suelo destinado a implantar actividades económicas en la Provincia de Valencia**, ya que cuentan con planeamiento definitivamente aprobado. Con las siguientes observaciones:

La calificación del suelo, como se ha desarrollado en la introducción de este capítulo puede no coincidir con su uso posterior. P.e. El suelo donde se localiza el Parque Tecnológico de Paterna está calificado como Industrial.

Son áreas terciarias los suelos con usos compatibles como el residencial con terciario, en este caso la base utilizada sólo nos ofrece el uso principal. P.e. Comercio ubicado en bajos de edificios residenciales

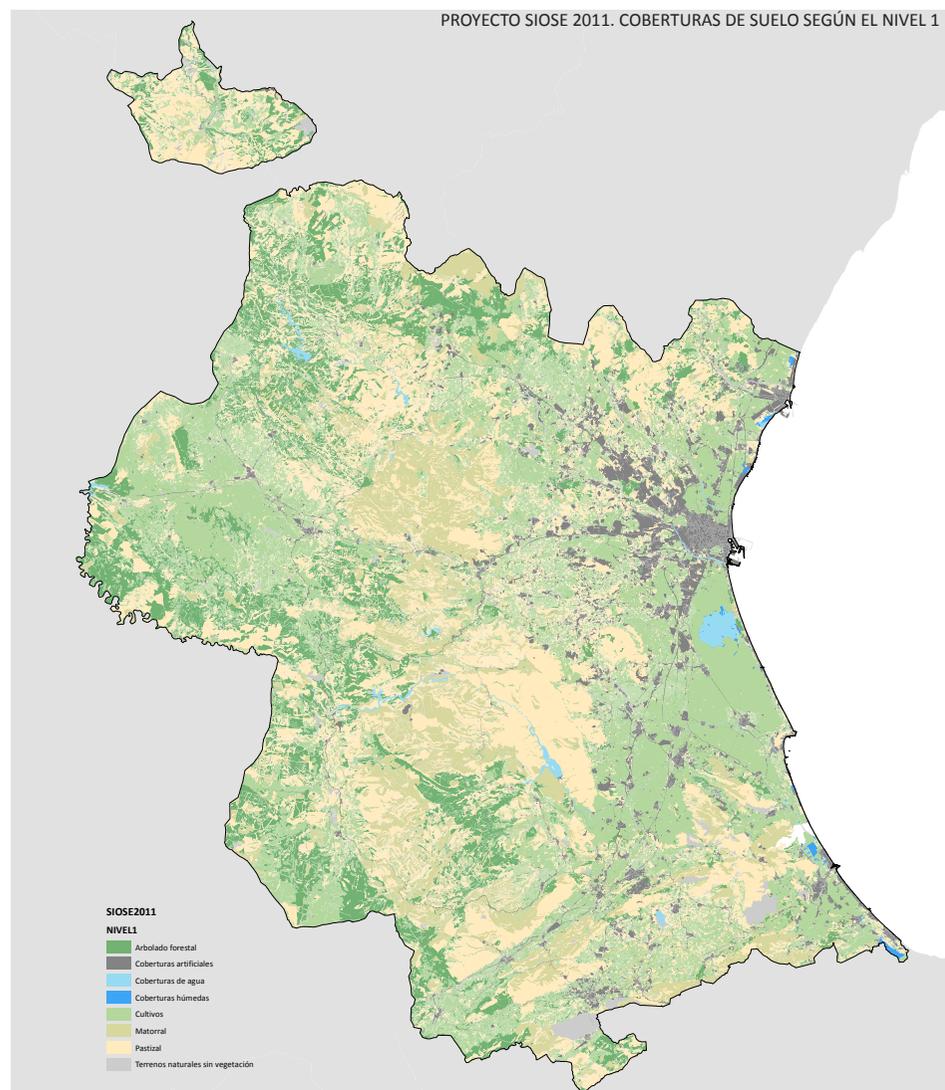
Se constata que en esta cartografía no aparecen los datos de las actividades económicas que se encuentran en el territorio de manera aislada y que se implantan habitualmente mediante Declaraciones de Interés Comunitario en Suelo No Urbanizable Común.

De hecho en esta cartografía de Planeamiento Aprobado, en el Suelo No Urbanizable no hay ninguna subclasificación que diferencie el SNU Común del que tiene implantadas DIC.

Estas actividades están muy arraigadas en la Comunidad Valenciana en lo que respecta sobre todo a la industria agroalimentaria y extractiva, por lo que, se ha intentado obtener información acerca de estas actividades.

La única fuente que se ha encontrado en formato SIG, proviene de la **Cartografía del Proyecto SIOSE**, este proyecto analiza los tipos de ocupación del suelo y sí diferencia algunas de las actividades de las que estamos hablando. La única diferencia con la Cartografía de Planeamiento Aprobado es que, el SIOSE sólo señala aquellos ámbitos que están consolidados, no los que aún teniendo planeamiento aprobado todavía no se ha desarrollado.

Por tanto, se decide incorporar las siguientes coberturas provenientes de la Cartografía del Proyecto SIOSE 2011 (sólo en los emplazamientos no contemplados en los suelos urbanos o urbanizables de la cartografía del Planeamiento Aprobado)



COBERTURAS SIOSE 2011			
PRINCIPAL	NIVEL1	NIVEL2	NIVEL4
101	Coberturas artificiales	Edificación	Edificación
102	Coberturas artificiales	Zona verde artificial o arbolado urbano	Zona verde artificial o arbolado urbano
103	Coberturas artificiales	Lámina de agua artificial	Lámina de agua artificial
104	Coberturas artificiales	Vial, aparcamiento o zona peatonal	Vial, aparcamiento o zona peatonal
111	Coberturas artificiales	Otras construcciones artificiales	Otras construcciones artificiales
121	Coberturas artificiales	Suelo urbanizable no edificado	Suelo urbanizable no edificado
131	Coberturas artificiales	Zona de extracción o vertido	Zona de extracción o vertido
811	Coberturas artificiales	Suelo urbano mixto	Casco urbano histórico
812	Coberturas artificiales	Suelo urbano mixto	Ensanche
813	Coberturas artificiales	Suelo urbano mixto	Urbano discontinuo
821	Coberturas artificiales	Industrial	Polígono industrial ordenado
822	Coberturas artificiales	Industrial	Poígono industrial no ordenado
823	Coberturas artificiales	Industrial	Industria aislada
831	Coberturas artificiales	Primario	Agrícola, ganadero
833	Coberturas artificiales	Primario	Minero, extractivo
834	Coberturas artificiales	Primario	Piscifactoria
841	Coberturas artificiales	Terciario	Comercial u oficinas
842	Coberturas artificiales	Terciario	Complejo hotelero
843	Coberturas artificiales	Terciario	Parque recreativo
844	Coberturas artificiales	Terciario	Camping
851	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Administrativo o institucional
852	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Sanitario
853	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Cementerio
854	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Educacional
855	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Penitenciario
856	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Religioso
857	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Cultural
858	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Deportivo
859	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Campo de golf
860	Coberturas artificiales	Equipamiento, dotacional	Parque urbano
881	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Red viaria
882	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Red ferroviaria
883	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Portuario
884	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Aeroportuario
891	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Energía eólica
892	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Energía solar
893	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Energía nuclear
894	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Energía eléctrica
896	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Energía hidroeléctrica
897	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Gaseoducto/Oleoducto
911	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Depuradoras y potabilizadoras
912	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Conducciones y canales de agua
921	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Vertederos y escombreras
922	Coberturas artificiales	Infraestructuras	Plantas de tratamiento de residuos

Las superficies que se han añadido son las siguientes:

COBERTURAS SIOSE 2011				SUPERFICIE INCORPORADA (Has)
PRINCIPAL	NIVEL1	NIVEL2	NIVEL4	
823	Coberturas artificiales	Industrial	Industria aislada	1378
831	Coberturas artificiales	Primario	Agrícola, ganadero	1049
833	Coberturas artificiales	Primario	Minero, extractivo	3179
834	Coberturas artificiales	Primario	Piscifactoría	2
842	Coberturas artificiales	Terciario	Complejo hotelero	67
844	Coberturas artificiales	Terciario	Camping	115

Con todo lo expuesto, obtenemos una superficie de **20.947 Ha** distribuidas según el mapa de la actividad económica de la provincia de Valencia que figura en el ANEXO II DOCUMENTACIÓN GRÁFICA. SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. LOCALIZACIÓN.

De la información contenida en este mapa podemos observar las características de su localización:

- Los suelos con actividades industriales o productivas se concentran en emplazamientos fuera de los ámbitos urbanos, las razones, las actividades que se desarrollan en estos suelos suelen ser molestas, insalubres, nocivas o peligrosas y a veces no cabe posibilidad de alternativa, el tamaño, el precio del suelo. También podemos englobar en este apartado actividades que están fuertemente arraigadas a un lugar, como las que fabrican materiales de construcción, agroalimentarias, y en general aquellas vinculadas a la localización de sus materias primas.
- Los suelos con actividades básicamente logísticas se ubican siempre en emplazamientos de gran accesibilidad territorial y/o en nudos de varias infraestructuras de transporte.
- Los suelos que soportan actividades predominantemente terciarias suelen implantarse en áreas metropolitanas, bien comunicados con los cascos urbanos, también en sus nuevas áreas de centralidad o en posiciones estratégicas del territorio. Podemos englobar también aquí aquellos suelos educativos como las universidades o los parques tecnológicos.

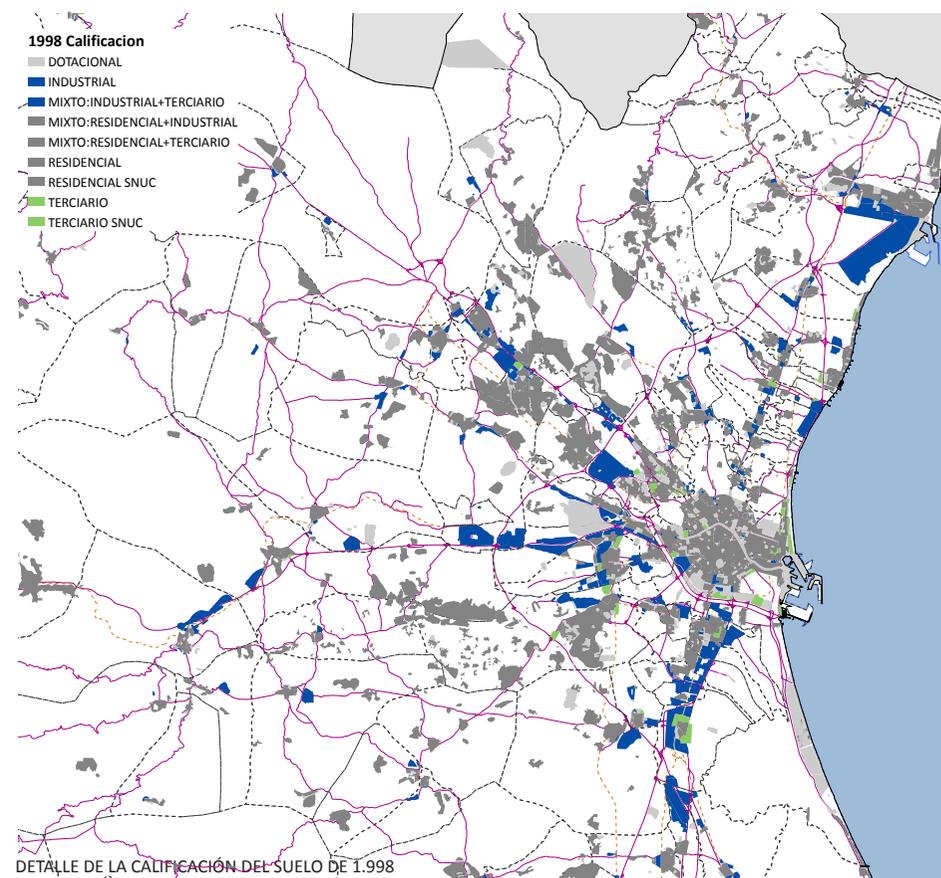
2.2.2 HISTÓRICO

Con el objeto de analizar la evolución en la calificación de suelos dedicados a actividades económicas, se ha realizado el mismo ejercicio con la **cartografía de 1.998** (es decir, 15 años atrás)

Este plano figura en el ANEXO II DOCUMENTACIÓN GRÁFICA. SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. AÑO 1.998

La superficie calculada de idéntica forma que la anterior es de **11.865 Ha**, es decir, en quince años se ha puesto en el mercado un **28%** más de superficie destinada a estos usos. A grandes rasgos no se crean nuevas áreas independientes, sino que crecen las existentes, es decir, se siguen localizando cerca de redes de transporte y/o en áreas metropolitanas.

No hemos tenido en cuenta las actividades implantadas mediante DIC por no disponer de esta información del año 1.998



2.2.3 OCUPACIÓN DEL SUELO

No es inmediato que los suelos calificados por el planeamiento como usos destinados a actividades económicas, tengan la urbanización y la edificación consolidadas. Por lo que analizaremos a continuación la ocupación del suelo.

Utilizamos para ello la cartografía del Proyecto SIOSE 2.011, descrita en puntos anteriores de este capítulo.

De las 15.156 Hectáreas de suelo para actividades económicas en la Provincia de Valencia, el Siose nos da una **cobertura del 78%**

Hay que tener en cuenta que la consolidación que ofrece el SIOSE es de suelos **urbanizados**, es decir, independiente que estén edificados o no, esta cartografía los da como ocupados.

Tampoco en este caso se ha tenido en cuenta las actividades implantadas mediante DIC porque dado que esta información se ha obtenido del mismo SIOSE, la ocupación será obviamente del 100% por lo que no influye en el resto del cálculo.

Este plano figura en el ANEXO II DOCUMENTACIÓN GRÁFICA. SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. OCUPACIÓN DEL SUELO

De la observación de este plano se puede afirmar que, en la provincia de Valencia, el suelo destinado a actividades económicas se encuentra altamente urbanizado, lo cual como hemos visto no significa que esté edificado, aunque si lo estuviera, eso no significa que siempre se esté desarrollando una actividad. Actualmente, hay un gran número de edificios de este tipo que han cerrado su actividad.

Estos suelos no edificados y estos edificios sin actividad alguna, no dejan de ser un factor para plantearse el futuro crecimiento en términos de regeneración (reinventar el suelo vacante) y reutilización/rehabilitación de edificios, en lugar de aumentar inútilmente la ocupación del suelo y plantear nuevas áreas que sólo podrían justificarse en el caso de alta colmatación de las existentes o en base a criterios de localizaciones o cuestiones realmente estratégicas.



EJEMPLOS DE ÁREAS NO CONSOLIDADAS QUE EL SIOSE CONSIDERA CON COBERTURA ARTIFICIAL. FUENTE: BINGMAPS



EJEMPLO DE NAVE CONSTRUIDA DONDE NO SE ESTÁ EJERCIENDO NINGUNA ACTIVIDAD. FUENTE: GOOGLEMAPS

CAPÍTULO 3. VALENCIA COMO DESTINO DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA: EL SECTOR LOGÍSTICO.

3.1 INTRODUCCIÓN

La **logística** puede entenderse como todas aquellas actividades empresariales y organizaciones relacionadas con el almacenamiento, transporte y distribución de mercancías.

Es un sector estratégico para la Comunidad Valenciana, no cabe duda de su importancia, como complemento necesario para el resto de actividades de producción, comercio y consumo, es una herramienta fundamental para el tejido industrial. Pero también como sector en sí mismo, puesto que nos encontramos ante un territorio con una localización estratégica y unas infraestructuras adecuadas en general para su afianzamiento y en su caso, desarrollo.

A continuación podemos observar la **relación entre el PIB y la cantidad de mercancías transportadas** en España:

CANTIDAD TRANSPORTADA (miles de T)

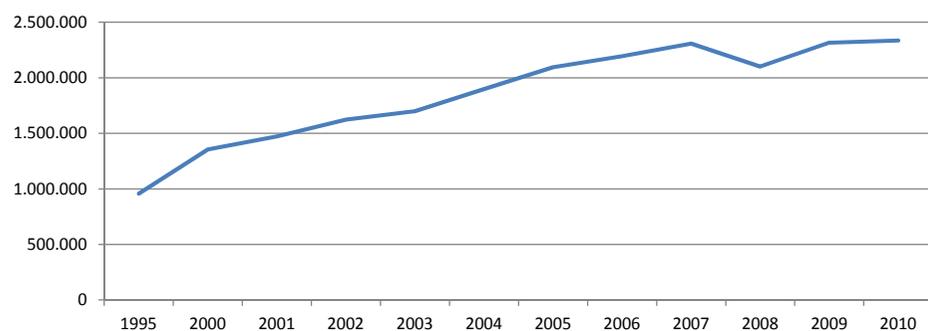
Año	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Oleoducto	25.263	29.567	30.794	30.787	29.863	33.474	36.658	36.448	31.573	31.619	28.182	27.755
Gaseoducto	6.482	13.790	14.787	17.064	19.245	21.988	25.857	26.926	28.095	30.912	27.643	27.563
Marítimo	285.376	334.744	347.689	364.432	379.144	411.381	441.231	459.338	479.352	468.476	405.994	425.914
Ferrocarril	30.000	30.700	30.100	31.600	32.300	31.600	31.100	31.300	30.900	27.400	21.000	19.700
Carretera	609.214	945.444	1.048.292	1.179.410	1.237.343	1.399.408	1.558.874	1.639.312	1.737.732	1.541.653	1.283.780	1.199.380
Aéreo	453	608	577	574	577	629	610	583	607	607	549.237	635.765
Total	956.788	1.354.853	1.472.239	1.623.867	1.698.472	1.898.480	2.094.330	2.193.907	2.308.259	2.100.667	2.315.836	2.336.077

MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA (miles de toneladas). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

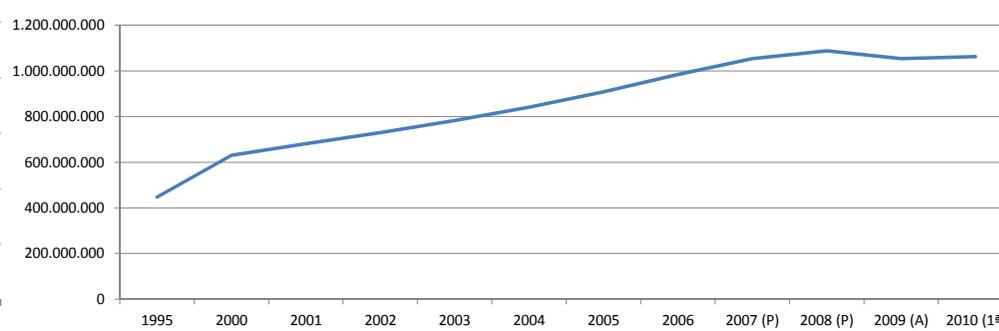
Año	PIB a precios de mercado		Unidad: Miles de Euros									
	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 (P)	2008 (P)	2009 (A)	2010 (1ª)
Total Nacional	447.205.000	630.263.000	680.678.000	729.206.000	782.929.000	841.042.000	908.792.000	984.284.000	1.053.537.000	1.088.124.000	1.053.914.000	1.062.591.000

(P) Provisional (A) Avance (1ª) Primera estimación

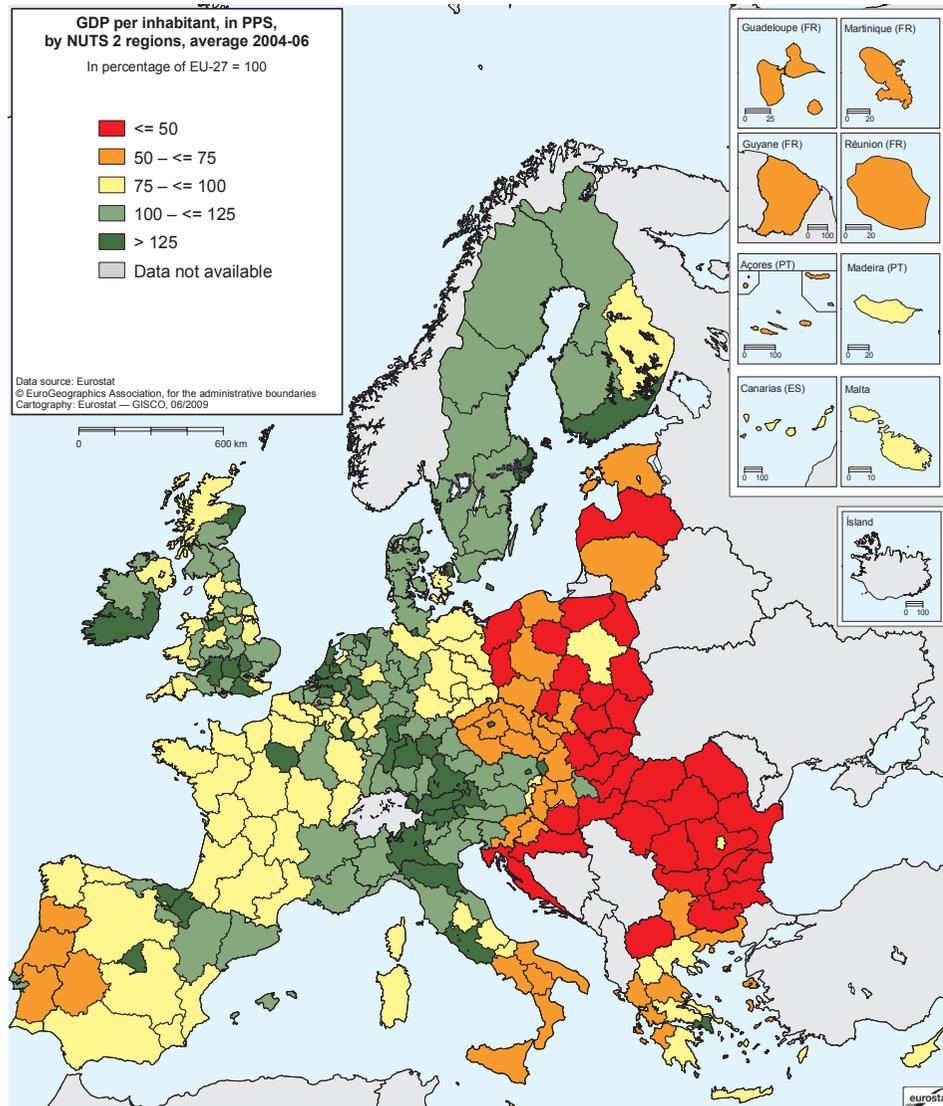
PIB (a precios de mercado) en España. Unidad: Miles de Euros. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE



MERCANCÍAS TRANSPORTADAS EN ESPAÑA (miles de toneladas). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE



PIB (a precios de mercado) en España. Unidad: Miles de Euros. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE



DISTRIBUCIÓN DEL PIB EN LA UE. Fuente: EUROSTAT

En Europa los ratios más altos del PIB por habitante se concentran en el centro del continente, en una franja que une Benelux, Alemania, Austria, Suiza y Norte de Italia (Eje Centro Europeo). A este eje le complementa un eje emergente en el corredor mediterráneo que conecta las regiones del este de la Península Ibérica, con el sureste de Francia y Norte de Italia.

Efectivamente todos los productos que consumimos recorren unas distancias antes de alcanzar su destino. No se trata, como ya se ha justificado, de que estas distancias sean tan grandes que consigan un excesivo coste por transporte ni en la falta de control sobre la carga de carbono emitida, ni tampoco de eliminar por sistema las actividades productivas para dedicar todo el potencial a temas como éste.

La logística, como cualquier otra actividad, debe optimizarse, es una oportunidad para muchos sectores de España y de la Comunidad Valenciana, y como tal necesita su planificación, coherente con las necesidades del mercado.

España tiene una **posición** relativamente **débil** frente a otros países. Las razones, la logística:

- Es una actividad que se ha globalizado muy rápidamente y, por tanto, existen grandes competidores muy sofisticados y bien implantados a nivel internacional
- Requiere inversiones muy importantes y muy frecuentes para las empresas, el desarrollo óptimo de la logística requiere una red de infraestructuras moderna y completa y por último,
- Es una actividad empresarial en la que el conocimiento se ha sofisticado mucho en los últimos años y requiere un alto nivel de formación de los recursos humanos. España está compuesta por empresas pequeñas con capacidades de inversiones limitadas, con presupuestos públicos modestos en infraestructuras y con limitaciones a la formación y orientación estratégica de directivos de primer nivel.

3.2 POLÍTICA DEL SECTOR LOGÍSTICO. PLANIFICACIÓN

3.2.1 EUROPA

Plan de acción para la logística del transporte de mercancías (Comisión Europea, 18 de octubre de 2007), para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte de mercancías de la Unión Europea.

Las propuestas que recoge el plan:

- Flete electrónico de mercancías y sistemas de transporte inteligente (STI), capaz de seguir y localizar las mercancías mientras se desplazan en diferentes modos de transporte.
- Calidad y eficiencia sostenibles, eliminar puntos de estrangulamiento operativos (infraestructuras o administración), formar personal cualificado en áreas de logística, mejorar la eficiencia de las terminales intermodales.
- Simplificación de las cadenas de transporte, simplificar el trámite administrativo.
- Dimensiones de los vehículos y normas de carga, revisar y establecer una unidad estándar europea de carga intermodal.
- Corredores verdes para el transporte de mercancías, que reflejarían un concepto de transporte integrado en el que el transporte marítimo de corta distancia, el ferrocarril, las vías navegables interiores y la carretera se complementarían mutuamente para posibilitar opciones de transporte más respetuosas con el medio ambiente.
- Logística del transporte de mercancías en un entorno urbano, alcanzar una mayor integración entre el transporte de viajeros y mercancías, y entre la logística del transporte urbano e interurbano.

El **programa Marco Polo** tiene como objetivo reducir la congestión de las infraestructuras viarias y mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte, mediante el trasvase de una parte de las operaciones de transporte de mercancías por carretera al transporte marítimo de corta distancia, al ferrocarril y a las vías navegables interiores.

DEBILIDADES

- Fuerte **atomización del sector**, con tamaño medio de las empresas notablemente reducido
- **Reparto modal desequilibrado**, con claro predominio del transporte por carretera y elevados costes medioambientales
- **Baja participación del transporte intermodal**
- **Solapamiento de competencias** entre distintos estamentos de la Administración
- Normativas específicas de los distintos modos y **ausencia de normativa propia sobre logística**
 - **Rigidez en los trámites administrativos** y controles aduaneros
- **Proliferación de plataformas y áreas logísticas** sin un esquema global

AMENAZAS

- **Baja disponibilidad de recursos financieros** y disminución de la financiación europea
- **Escasez de proyectos empresariales** de ámbito global en el sector logístico
- **Falta de cualificación profesional** en el sector
 - **Reducida utilización de TICs** en algunos sectores y modos de transporte de mercancías
- **Escasa dimensión de la actividad internacional** de la logística española

FORTALEZAS

- **Infraestructuras de transporte** de primer nivel
 - Desarrollo de los principales **corredores europeos de mercancías** y otros proyectos de transporte de mercancías
 - **Liberación de capacidad para transporte ferroviario de mercancías** en red convencional
- **Iniciativas de inversión privada y experiencias de PPP** en instalaciones ferroviarias y logísticas (terminales portuarias, nodos de carga y conexiones, etc.)
 - Desarrollo de convenios de **conexión ferroportuaria** entre las Autoridades Portuarias y ADIF

OPORTUNIDADES

- **Posición geoestratégica** de España
- **Decidido apoyo del Ministerio de Fomento** al impulso del sector logístico (Unidad Logística)
- **Potenciación de la intermodalidad en el PITVI**
- **Interés creciente por el uso del ferrocarril** por parte de cargadores y operadores logísticos
- **Elevado potencial de mejora** vía medidas de gestión o con necesidades de inversión ajustadas
- **Dinamismo del sector exportador** español
 - **Experiencia positiva de países europeos próximos** en el transporte ferroviario, la intermodalidad y el sector logístico

ANÁLISIS DAFO DEL SECTOR LOGÍSTICO ESPAÑOL Fuente: AVANCE DE LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.(2013)

3.2.2 ESPAÑA

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI 2012-2024 (2012)

El Ministerio de Fomento ha creado una Unidad Logística y ha iniciado en enero de 2013 el proceso de elaboración de la Estrategia Logística de España, su objetivo es convertir a España en un gran nodo logístico europeo, aprovechando su ubicación geográfica que la convierte en una puerta de entrada idónea hacia Europa de las mercancías provenientes del Norte de África, América o Asia, y en la Gran Plataforma Logística del Sur de Europa, como punto de concentración y manipulación de los tráficos internacionales de mercancías llevando a cabo las actividades logísticas principales y otras de importante valor añadido tales como etiquetado, embalaje, consolidación y desconsolidación de carga, etc

AVANCE DE LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA.(2013)

Este documento en consonancia con el PITVI, realiza un profundo análisis del sector logístico español concluyendo en una serie de actuaciones encaminadas a constituir a España en un gran nodo logístico europeo aprovechando sus potencialidades. De este análisis se obtiene el Análisis DAFO que se muestra en la figura.

Y plantea una serie de **objetivos**:

A. Mejorar la **eficiencia** y competitividad del sistema global del transporte optimizando la utilización de las **capacidades existentes**.

El sistema de transportes debe aprovechar los activos disponibles, dadas las infraestructuras de primer nivel existentes en España, estableciendo servicios de mercancías que empleen la capacidad de la manera más eficiente posible.

B. Contribuir a un **desarrollo económico equilibrado**, como herramienta al servicio de la **superación de la crisis**.

Favorecer el impulso de la economía y el desarrollo de las empresas, tanto del sector del transporte y la logística como las usuarias de los servicios logísticos y de transporte.

C. Promover una **movilidad sostenible** compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.

Perseguir el reequilibrio modal del transporte de mercancías, empleando modos más sostenibles en los eslabones de la cadena logística en que sean más eficientes.

D. Reforzar la **cohesión territorial** y la **accesibilidad** de todos los territorios del Estado a través del sistema de transportes.

Se debe garantizar que cada área geográfica disponga de infraestructuras logísticas y de transporte acordes a su actividad, coordinadas con las del resto del país.

E. Favorecer la **integración funcional** del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque **intermodal**.

La planificación perseguirá la integración funcional y la conexión intermodal, mediante el enlace físico entre las infraestructuras respectivas, la coordinación funcional y de gestión de los servicios, así como el establecimiento de un entorno normativo favorable a la competitividad de la intermodalidad. Ello deberá posibilitar una funcionalidad del sistema de transportes sin solución de continuidad entre modos.

F. Reforzar el sector logístico español como motor de la economía y de la generación de empleo, potenciando el papel de **España como puerta de entrada, centro de tratamiento y distribución de las mercancías** intercontinentales dentro de Europa.

G. Promover la **integración logística** y la potenciación de los **modos de transporte más sostenibles**, en especial el transporte ferroviario y el transporte marítimo de corta distancia, en la cadena de transporte intermodal de mercancías.

H. Mejorar la **eficiencia** en el uso de los modos de transporte de mercancías, individualmente y en el marco de una integración de los distintos modos, mediante una **red intermodal** que permita realizar trayectos puerta a puerta y servicios logísticos completos.

Y de **actuaciones**:

Reequilibrar la estructura logística territorial basándose principalmente en la potenciación de una **red de plataformas intermodales**, integradas en las principales áreas de producción y consumo, y coordinadas con las administraciones autonómicas y locales.

Buscar la consolidación de los **nodos portuarios** como claves de la competitividad general del sistema, mediante la mejora de accesos terrestres viarios y ferroviarios, la integración logística con el hinterland (Zonas de Actividades Logísticas y Puertos Secos), y la potenciación y desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, como alternativa complementaria a la conexión terrestre especialmente con la Unión Europea.

Procurar un cambio en el **modelo de gestión** de las terminales terrestres de mercancías hacia un modelo que, al igual que en el caso de la gestión de las terminales portuarias, dé cabida a la iniciativa privada.

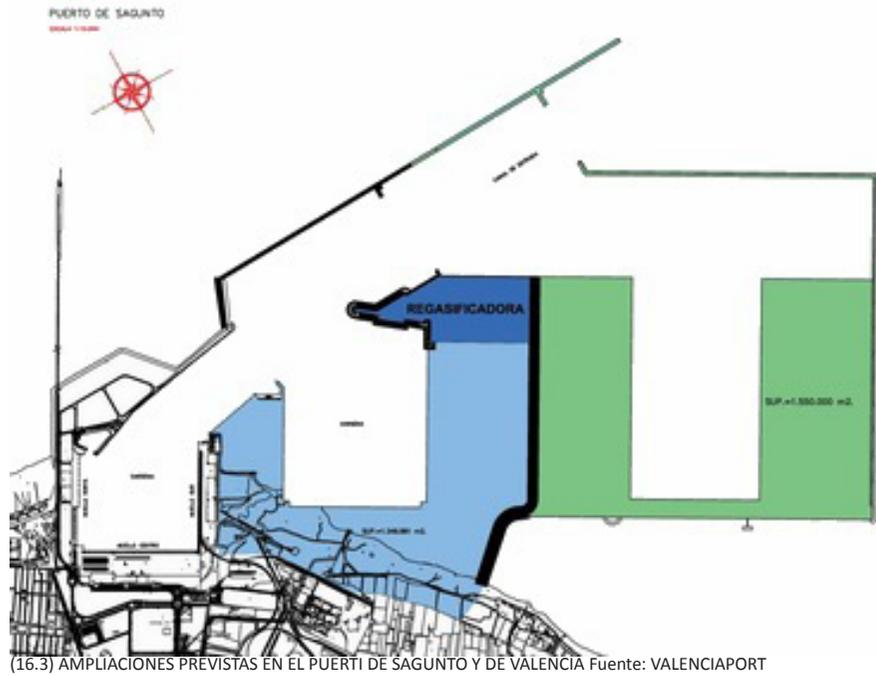
Proceder a la **mejora y optimización de las infraestructuras en los nodos de conexión**, especialmente en los puertos y en las terminales ferroviarias, priorizando los nodos estratégicos.

Favorecer la **coordinación inter-administrativa** en los procedimientos de transporte, así como la **reducción de la incertidumbre para los operadores logísticos**.

Potenciar la creación de **nuevos servicios de transporte intermodal de calidad**, como las autopistas ferroviarias o las autopistas del mar.

Promover la intermodalidad mediante una serie de políticas y programas de apoyo a los **operadores intermodales** e incentivos a la demanda.

Fomentar el empleo de **tecnologías de la información** y la formación en nuevas tecnologías.



3.2.3 COMUNIDAD VALENCIANA

La **Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (2011)** define en su Directriz 126 La red logística de la Comunitat Valenciana:

1. *La red logística de la Comunitat Valenciana está formada por las instalaciones definidas como tales en los planes y programas del departamento de la Generalitat competente en esta materia.*
2. *Las actuaciones públicas en materia de actividades logísticas, desde el punto de vista de la ordenación territorial, adecuarán sus actuaciones a las siguientes estrategias:*
 - a) *Garantizar un nivel de servicio óptimo para los sectores productivos de la Comunitat Valenciana y una elevada accesibilidad a la red viaria de alta capacidad, puertos, aeropuertos y especialmente a la red ferroviaria de mercancías.*
 - b) *Priorizar en el conjunto de instalaciones logísticas las plataformas intermodales de transporte que permiten el cambio de modo carretera-ferrocarril.*
 - c) *Configurar las instalaciones de la red logística de la Comunitat Valenciana como elementos de soporte a los grandes nodos de actividad económica de escala regional y nacional.*
 - d) *Prestar una atención preferente a la distribución de las mercancías en las áreas urbanas de la Comunitat Valenciana por su gran impacto ambiental y territorial.*
 - e) *Desarrollar la investigación, la innovación y la aplicación de las nuevas tecnologías a la actividad logística.*

Y en el Objetivo 16 Logística plantea las **Propuestas estratégicas** de la Estrategia Territorial en materia de logística:

16.1 Desarrollo de la Red Logística Intermodal de la Comunidad Valenciana, con la localización de ocho nodos intermodales soporte del sector logístico y de las principales áreas industriales de la Comunidad Valenciana.

16.2 Desarrollo de un Plan de Suelo Logístico a largo plazo que garantice la diversidad de los suelos logísticos.

16.3 Completar proyectos de ampliación de los puertos

16.4 Conexión de las Zonas de Actividad Logística Portuaria (ZAL) con otras plataformas logísticas vinculadas, como actuaciones prioritarias:

El acceso norte al puerto de Valencia.

El acceso ferroviario al puerto de Castellón.

El acceso por carretera al puerto de Castellón AP-7/N-340 norte y CS-22 sur.

El acceso ferroviario al puerto de Alicante.

El acceso ferroviario al puerto de Sagunt.

El acceso sur por carretera al puerto de Sagunt.

Nueva estación ferroviaria intermodal en Almussafes.

Estudio de un by-pass ferroviario de mercancías en el área metropolitana de Valencia.

Creación de corredores verdes ferroviarios (autopistas ferroviarias: Valencia – Madrid y Sagunt - Zaragoza)

Especializaciones portuarias en contenedores para Valencia y de graneles para Sagunt.

Alicante y Castellón captan, en principio, tráficos diversificados, aunque en el caso de

Castellón la componente energética seguirá teniendo mucho peso.

La consolidación de un eje mediterráneo exclusivo para mercancías.

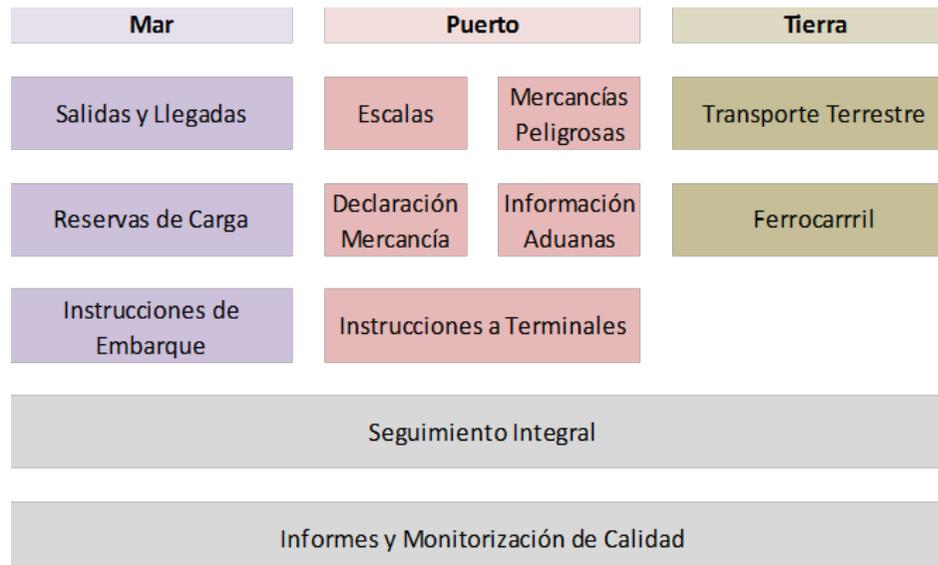
Ante el aumento de la competencia portuaria, dentro de un escenario de crisis, la mejora continua de los servicios portuarios es una estrategia prioritaria.

16.5 Extensión de las plataformas tecnológicas de intercambio de datos, desarrollo de portales tecnológicos para facilitar la documentación y tramitación entre los agentes logísticos y para mejorar la interoperatividad entre infraestructuras.

16.6 Fomento del transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar, como alternativa al transporte terrestre

16.7 Aeropuerto de Castellón: Una apuesta por la logística, con la conexión con el corredor mediterráneo de mercancías.

16.8 Investigación, desarrollo e innovación en el campo de la logística, desde este documento se propone crear el clúster logístico más importante del Mediterráneo, que integraría al Sistema Universitario, al empresarial y al administrativo y se propone su emplazamiento en el entorno universidades – puerto del área metropolitana



(16.5) EJEMPLO DE PORTAL LOGÍSTICO. SERVICIOS QUE SE OFRECEN EN EL PUERTO DE VALENCIA Fuente: VALENCIAPORT



(16.8) CLUSTER PUERTO DE VALENCIA Fuente: ETCV



NODOS LOGÍSTICOS PREVISTOS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA
Fuente: ESTRATEGIA LOGÍSTICA CV (INFORME DE AVANCE 2010)

El Gobierno de la Comunidad Valenciana y el Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat (GTP) como **Avance al Documento de ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (2010)** han definido una serie de medidas para impulsar el Sector Logístico que consta de 8 líneas de actuación:

- A. El Corredor Mediterráneo: Eje Básico de vertebración con Europa
- B. Eje logístico Madrid-Comunitat Valenciana y otras conexiones
- C. Un Sector del transporte fuerte y competitivo
- D. Un plan específico de instalaciones al servicio del transporte ferroviario de mercancías
- E. Red de Parques Logísticos. Generar suelo específicamente dedicado al desarrollo de actividades logísticas
- F. Desarrollo del sistema portuario
- G. Desarrollo de la carga aérea
- H. Concertación y difusión de la oferta logística integrada de la Comunitat Valenciana

El punto E consiste en una red de siete plataformas logísticas que enlazarán el territorio de la Comunidad en toda su extensión geográfica para permitir la distribución de mercancías desde y hacia el resto de España y hacia Europa.

La identificación de estos nodos logísticos, se ha realizado teniendo en cuenta la creación de infraestructuras de apoyo a la actividad portuaria (Valencia, Sagunto, Alicante y Castellón) y en el apoyo a comarcas de gran actividad productiva asociados a terminales de mercancías (Villena, La Costera, Utiel y Vinaròs-Benicarló)

Como complemento y apoyo a estas actuaciones estratégicas para el desarrollo del sector logístico se han venido desarrollando otra serie de documentos sectoriales como son:

PLAN ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE DE VALENCIA 2001-2015 Y PRESENTACIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE DE VALENCIA 2020

TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES A LA COMUNITAT VALENCIANA. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES, Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport. 2009

3.3 VALENCIA Y EL SECTOR LOGÍSTICO

3.3.1 LOCALIZACIÓN.

La Comunidad Valenciana tiene una localización privilegiada como puerta sur de Europa en el Mediterráneo.

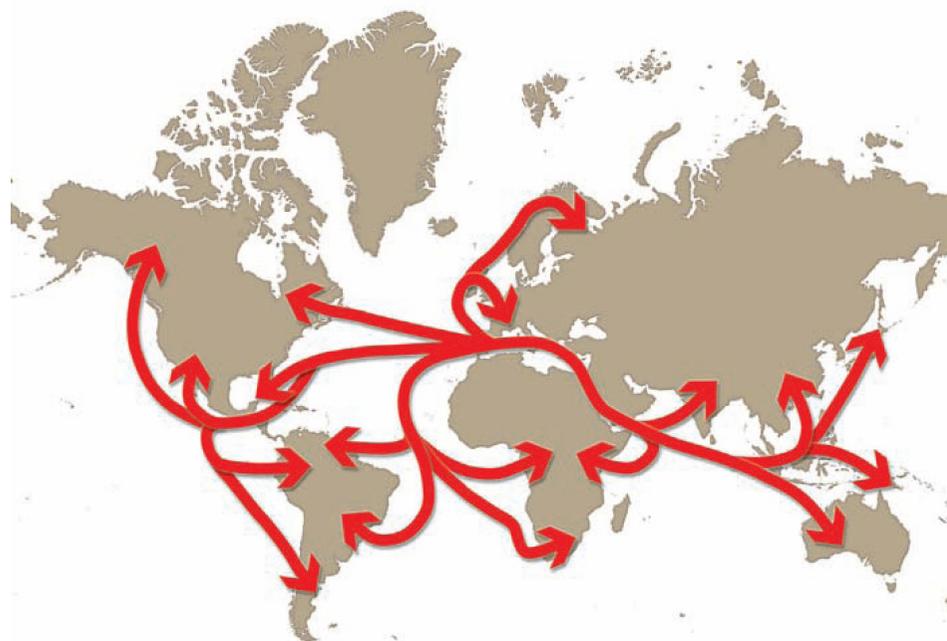
Situación dentro de los grandes corredores de mercancías potencialmente captables por las infraestructuras logísticas:

- **Grandes Rutas Marítimas de transportes de mercancías** que dan la vuelta al mundo, llamadas "Round the World". Estas rutas discurren en sentido oeste, partiendo desde Asia y entrando en el Mediterráneo a través del Canal de Suez, para atravesar el Estrecho de Gibraltar y continuar hacia el continente americano. Una vez allí, transitan a lo largo del Canal de Panamá, alcanzando de nuevo el Océano Pacífico y Asia.

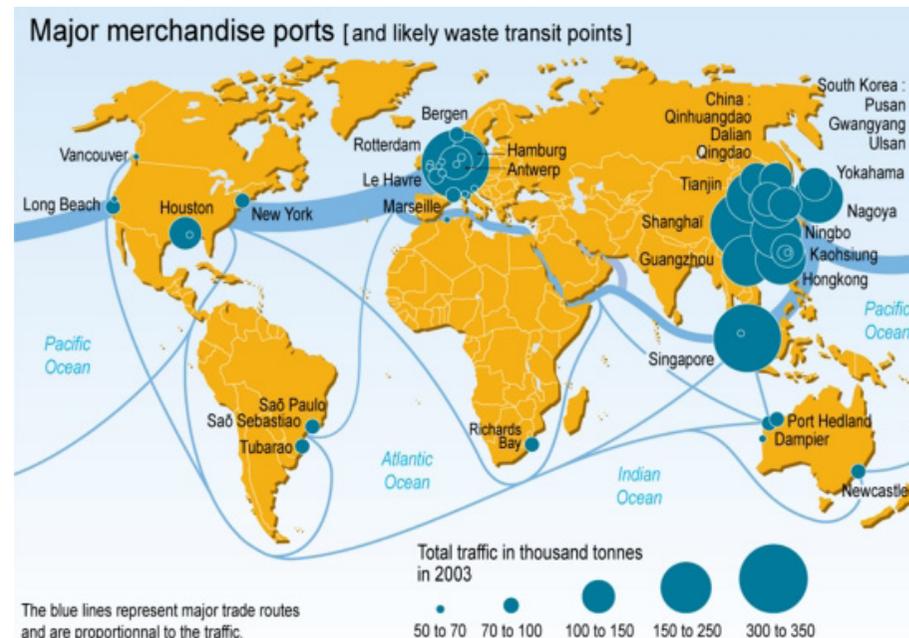
Estas importantes rutas de comercio marítimo discurren cerca de la costa española y usualmente realizan al menos una escala en uno de los principales puertos españoles entre los que se encuentra el Puerto de Valencia.



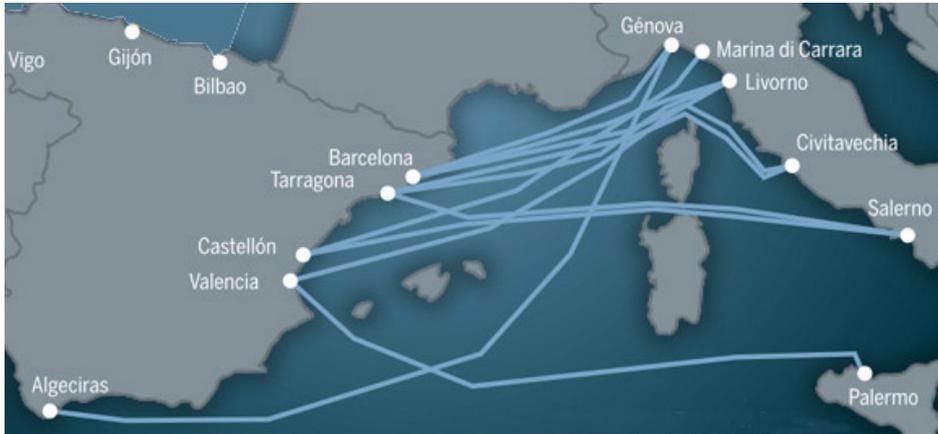
SITUACIÓN ESTRATÉGICA DEL PUERTO DE VALENCIA EN LAS GRANDES RUTAS MARÍTIMAS MUNDIALES DE MERCANCÍAS
Fuente: Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de de Valencia 2001-2015



RUTAS 'ROUND THE WORLD'. Fuente: ETCV



The blue lines represent major trade routes and are proportional to the traffic.
RUTAS 'ROUND THE WORLD'
Fuente: Fuente: Atlas du Monde Diplomatique 2006, Armand Colin; Panorama des ports de commerce mondiaux 2003
Atlas du Monde Diplomatique 2006, Armand Colin; Panorama des ports de commerce mondiaux 2003



AUTOPISTA DEL MAR 'SUROCCIDENTAL' Fuente: www.expansion.com



RED BÁSICA DE CARRETERAS, PUERTOS, TERMINALES DE FERROCARRIL Y AEROPUERTOS DE LA RTE-T Fuente: COMISIÓN EUROPEA. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

- Líneas de Transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping) (TMCD)

Son aquellas que mueven las mercancías (o viajeros) por mar entre puertos situados en el territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con la línea de costa en los mares que rodean Europa.

Por tanto, incluye el cabotaje interior (a España), transporte internacional y además según el Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España también engloban:

TMCD Alternativo a la Carretera: En esta categoría se han incluido los servicios marítimos de contenedor o rodados en los que existe una alternativa de transporte terrestre.

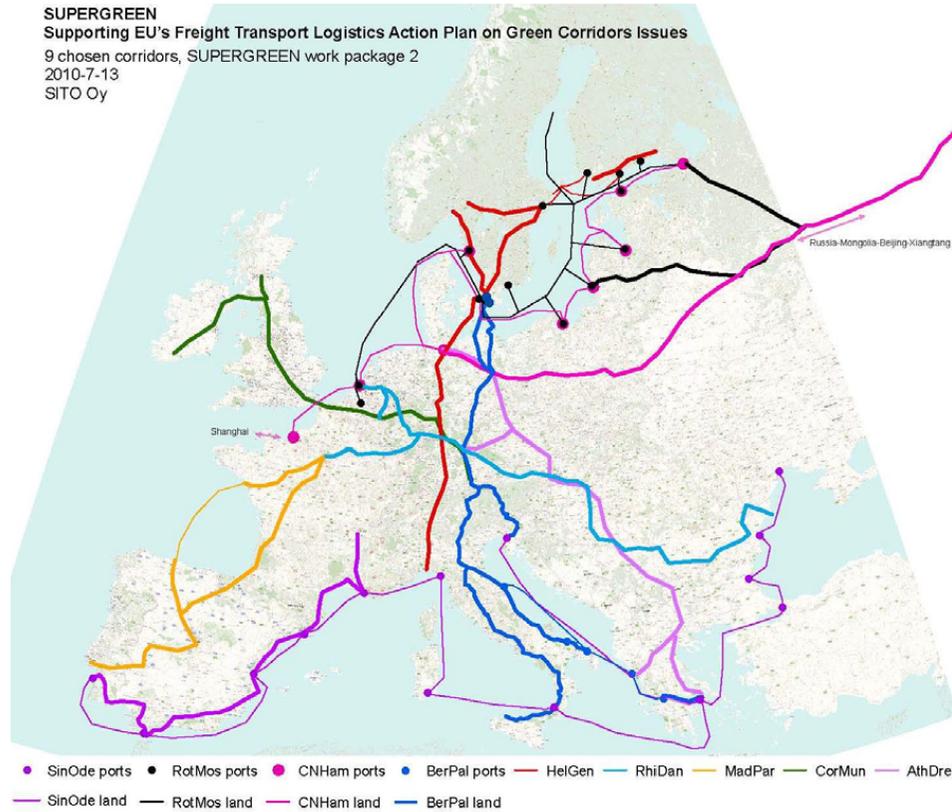
Autopistas del Mar (AdM): Servicios de TMCD Alternativos a la Carretera que cumplen ciertos criterios de selección, esto es, una frecuencia mínima de 3 salidas semanales y 3 escalas en diferentes puertos como máximo, y que son prestados en los corredores de autopistas del mar de la Red Transeuropea de Transporte.

- Redes europeas de transporte

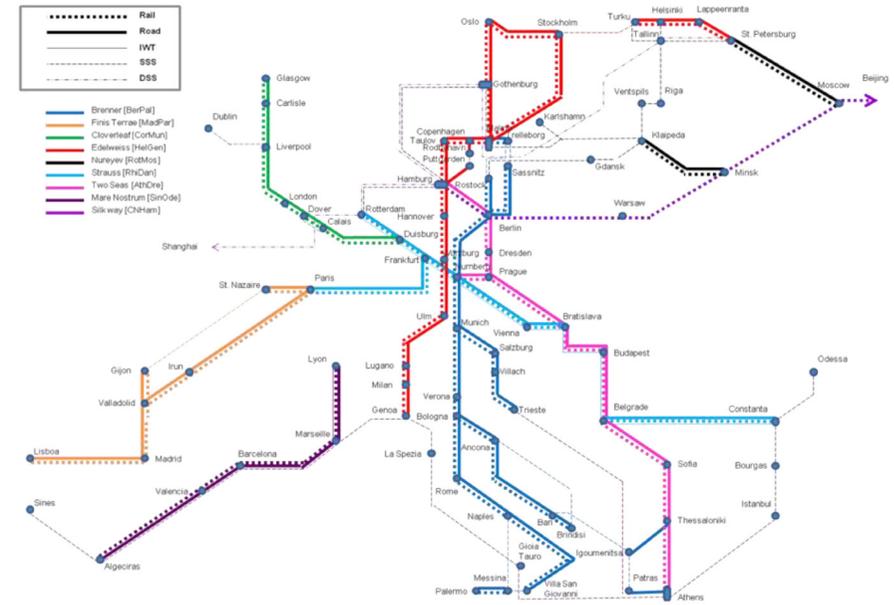
La Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) es un conjunto planificado de redes portuarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a través de la UE. Estas han sido definidas y analizadas en otro punto de este documento. Destacar que forman parte de la Red Básica (Core Network) de Transporte (parcialmente financiada por la UE) frente a la Red Global, el Puerto de Valencia, el Corredor Ferroviario Mediterráneo y las principales carreteras valencianas.

- Corredores Verdes-Proyecto Super-Green

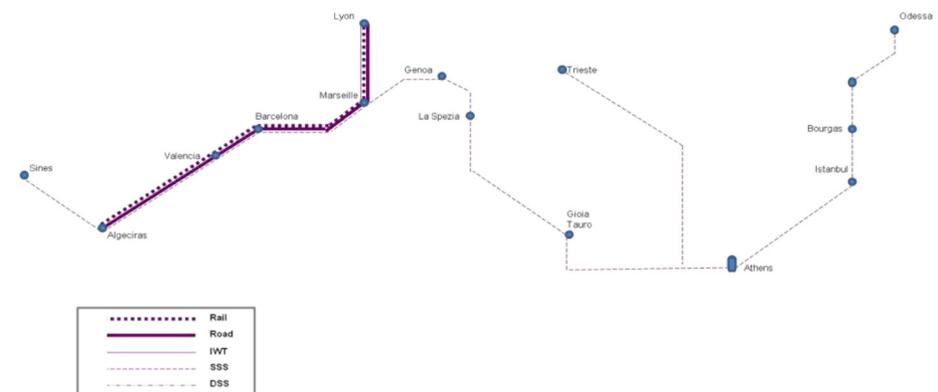
Planteados por la Comisión Europea con el fin de mejorar los servicios de transporte y logística en Europa, teniendo en cuenta criterios logísticos y medioambientales. Se identificaron en el 2010 60 corredores de carga y de éstos se seleccionaron los 9 de mayor potencial en la década 2011-2020, uno de los cuales pasa por Valencia:

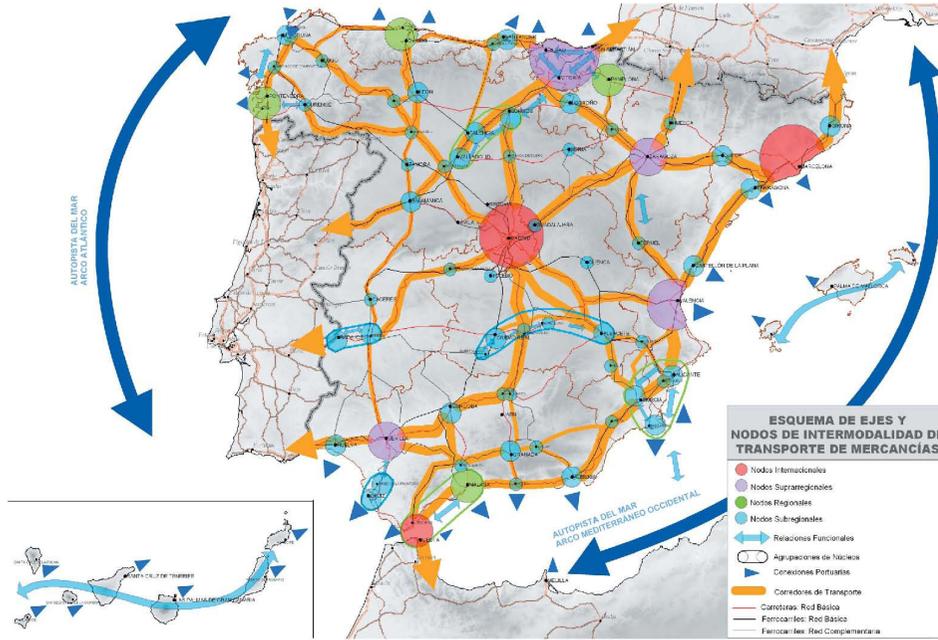


CORREDORES VERDES DE TRANSPORTE EUROPEOS
Fuente: www.supergreenproject.eu



Mare Nostrum [SinOde]





ESQUEMA DE EJES Y MODOS DE INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA. Fuente: PEIT 2005-2020

- Corredores Intermodales. El transporte Intermodal de Mercancías

El transporte intermodal es un elemento de racionalización y mejora de la calidad del transporte de mercancías. Se basa en una mayor cooperación entre todos los modos de transporte, siendo un puntal clave para la mejora de costes en la cadena logística, influyendo en el precio final de las mercancías en los mercados de destino. Un aspecto particularmente crítico en el ámbito internacional, ya que la globalización y la nueva economía mundial exigen mejoras constantes en los procesos logísticos.

Los principales corredores de tráfico combinado nacional se sitúan en el Eje Mediterráneo, el Corredor Central (Asturias-Madrid, País Vasco-Madrid y de aquí a Andalucía) y el Eje del Ebro. Asimismo, el Corredor Madrid-Levante presenta un importante nivel de tráficos.

En el ámbito de la intermodalidad se hace necesaria una jerarquización de corredores modales/intermodales, nodos logísticos y las conexiones con corredores internacionales.

Aunque se espera la redacción de un Plan Intermodal del Transporte de Mercancías (Español), el PEIT 2005-2020 muestra esta estructura de manera básica.



TERMINALES LOGÍSTICAS INTERMODALES DE INTERÉS PRIORITARIO PARA LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS FUENTE: DOCUMENTO DE AVANCE DE LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA ESPAÑOLA. 2013

Valencia se sitúa entre dos corredores principales, el eje mediterráneo y el corredor Madrid-Levante y los nodos logísticos existentes son analizados en un punto siguiente de este documento.

Teniendo en cuenta las aportaciones realizadas por las Comunidades Autónomas a la Unidad Logística y las actuaciones en marcha por parte de éstas y el Ministerio de Fomento, las terminales logísticas de Valencia-Sagunto y Valencia-Font de Sant Lluís forman parte de las terminales logísticas intermodales de carácter prioritario según el documento de Avance de la Estrategia Logística Española 2013.

3.3.2 RED DE INFRAESTRUCTURAS (LOGÍSTICAS) / NODOS LOGÍSTICOS

Los nodos logísticos están formados por aquellos puntos de la red que son inicio o final del flujo de un transporte de mercancías. Estos nodos logísticos pueden situarse al principio, al final o en un punto intermedio de la cadena logística.

Mientras que sobre las infraestructuras viarias o ferroviarias la mercancía está en constante movimiento y no se produce ningún proceso sobre ella, en los nodos logísticos se produce la manipulación, el procesamiento y, en su caso, el almacenamiento de la mercancía antes o después de ser transportada.

Los nodos constituyen los puntos críticos del funcionamiento del sistema de transportes, en cuya intervención radica el éxito de la eficiencia del mismo. Los nodos de transporte se configuran también como áreas de potencial desarrollo económico vinculado a la implantación de infraestructuras y actividades de carácter económico y al impacto de éstas en la generación de empleo, inversiones, aumento de productividad o diversificación del tejido económico.

El futuro sistema logístico y de transporte de mercancías se estructura en torno a una red de nodos multimodales jerarquizada (nivel internacional, nacional o suprarregional y regional). Estos nodos forman parte principal del sistema de ciudades, están plenamente integrados en el territorio y constituyen los centros de articulación logística de sus hinterlands.

Esta red se complementa para atender el conjunto del territorio con una serie de nodos a potenciar y consolidar, de ámbito más reducido.

A continuación se realiza una clasificación de los nodos logísticos:

- **Centros de transporte por carretera**, también llamados parques logísticos, son plataformas logísticas destinadas al transporte por carretera, principalmente de ámbito provincial.

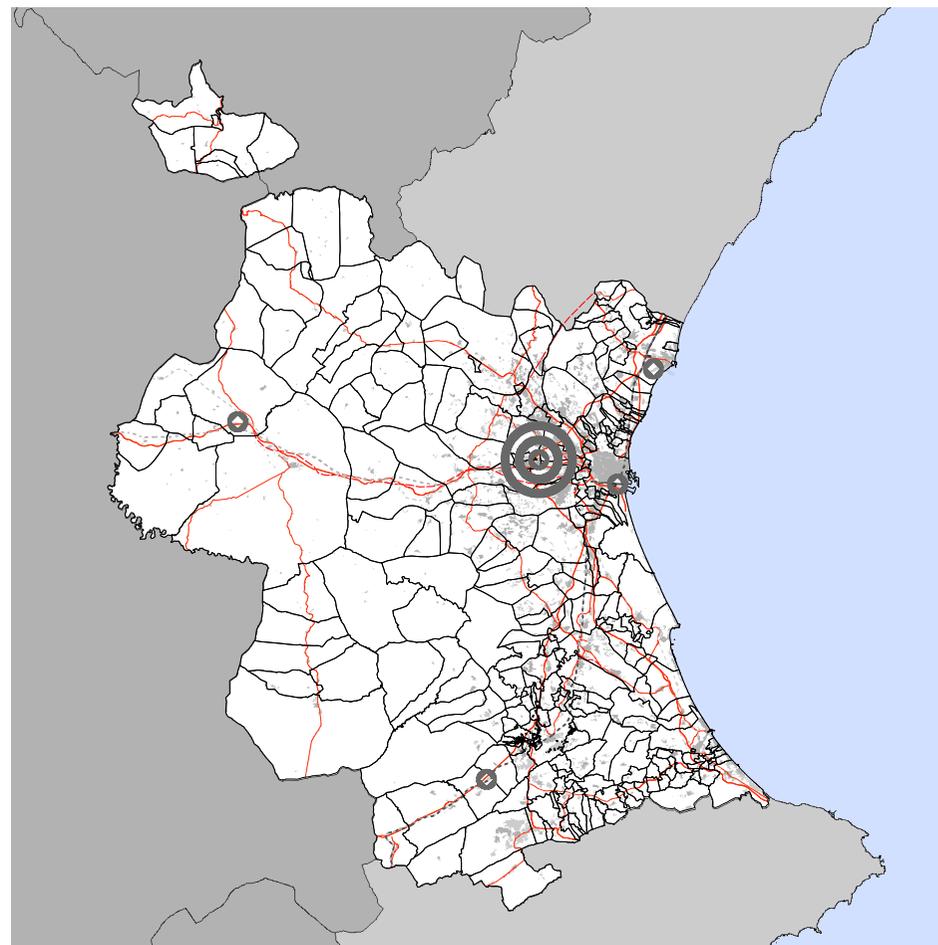
Parque Logístico de Ribarroja

Está situado junto al enlace de dos de los principales ejes viarios de la Comunidad Valenciana (A-7 y A-3), en los términos municipales de Riba-Roja del Túria y Loriguilla. Tiene una superficie de 112Ha.

Cuenta con conexiones directas al aeropuerto, y al puerto de Valencia, así como con las principales vías de tránsito de la capital.

En la figura se puede observar su situación respecto al resto de nodos logísticos propuestos y a las principales infraestructuras viarias de la provincia de Valencia.

La gestión, conservación y mantenimiento de este Parque Logístico es de la Red de Transporte y de Puertos de la Comunidad Valenciana (GTP), es una entidad de derecho público dependiente de la Conselleria.



SITUACIÓN DEL PARQUE LOGÍSTICO DE RIBARROJA RESPECTO AL RESTO DE NODOS LOGÍSTICOS PROPUESTOS
Fuente: Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



	Suelo neto (m2s)	Edificabilidad (m2t)
USO LOGISTICO	318.206	253.357
USO TERCIARIO	48.986	84.800
DEPÓSITO CONTENEDORES	258.043	16.250
ESTACIONAMIENTO CAMIONES	97.150	8.000
ESTACIÓN DE SERVICIO	8.613	4.284
ZONAS VERDES	147.250	5.958
VIARIO	243.178	-
TOTAL	1.121.426	



VISTA AÉREA Y DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL PARQUE LOGÍSTICO DE RIBARROJA
FUENTE: PLV

Como se ha descrito en puntos anteriores, la Generalitat Valenciana se ha planteado una estrategia logística con un horizonte temporal de 2015 en el que una de sus ocho líneas de actuación era la de generar una red de parques logísticos en la Comunidad Valenciana. Esta propuesta figura en el marco de las propuestas de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

Pues bien, este Parque Logístico conformará la primera de las plataformas propuestas en el marco de la Red Logística de la Comunitat Valenciana.

Desde este Parque, todo el sector productivo de la Comunitat Valenciana tendrá acceso, en menos de una hora en vehículo pesado a una estación multimodal de transporte.

Los **objetivos** de este Parque Logístico son:

- Ser el Centro Integral de Mercancías de referencia para el transporte por carretera.
- Convertirse en el núcleo logístico medular de la Comunidad Valenciana, por su conexión directa a los principales nudos de comunicaciones valencianos.
- Eliminar los contenedores y los camiones del paisaje urbano de Valencia. Las más de un millar de plazas de aparcamiento para camiones en esta zona de Riba-roja, que se convertirá en el parking más grande de la Comunitat, solucionarán en parte estos problemas de estacionamiento.
- Atender tradicionales reivindicaciones de las asociaciones vecinales, que se han sumado así a las necesidades de las empresas dedicadas al transporte de mercancías y de los transportistas.
- Proporcionar seguridad y protección a través de un espacio definido para estacionar los vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías peligrosas, que en algún caso, están todavía estacionados en calles de polígonos industriales del área metropolitana.
- Convertirse en centro base para impulsar las exportaciones de la Comunitat Valenciana por carretera a través de las principales empresas de gestión y transporte de mercancías.

- Instalaciones ferroviarias de ADIF.

La red de instalaciones ferroviarias o terminales de ADIF está formada por aquellas instalaciones que ADIF pone a servicio de las diferentes empresas ferroviarias para facilitar el intercambio modal y el transporte de mercancías por ferrocarril.

En función del uso, las instalaciones ferroviarias se agrupan en tres grandes grupos:

Instalaciones técnicas:

Se dedican a realizar operaciones sobre el material ferroviario, relacionadas con su estacionamiento, la agregación y segregación de vehículos ferroviarios y la preparación de los mismos para su puesta en circulación.

Instalaciones logísticas:

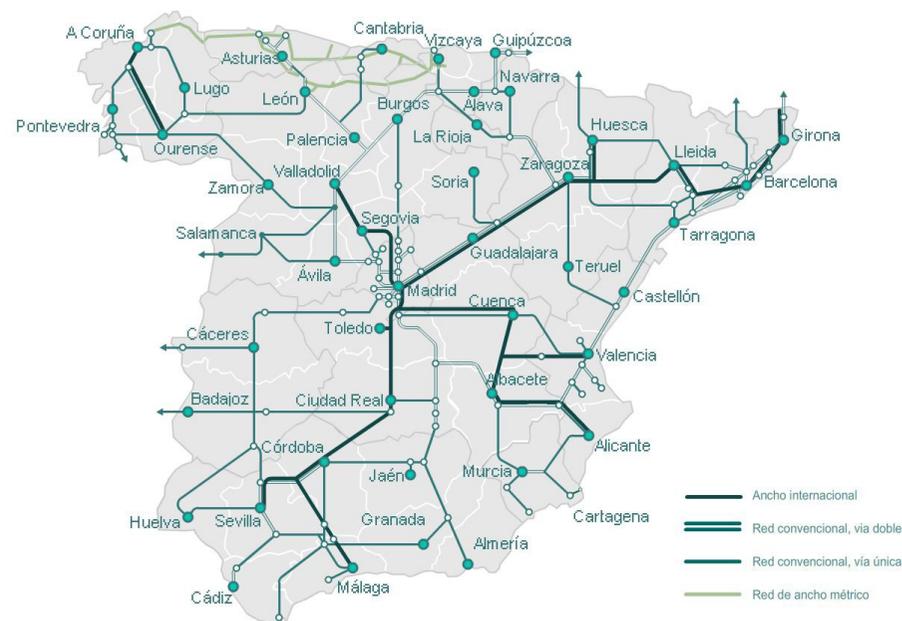
Tienen la consideración de Instalaciones logísticas aquellas instalaciones que se dedican exclusivamente a la prestación de servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Pueden comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

En la provincia de Valencia ADIF tiene las siguientes plataformas en funcionamiento: **Alzira, Benifaió, Gandia Mercancías, Sagunto Mercancías, Silla Mercancías y Valencia Fuente Sant-Luis**, esta última considerada centro logístico.

Centros logísticos:

Dentro de las Instalaciones Logísticas cabe destacar los Centros Logísticos por su importancia estratégica: Ubicación respecto a principales corredores de transporte de mercancías. Dimensión de espacio logístico, medios técnicos y humanos disponibles, además de una gran potencialidad de desarrollo logístico y accesibilidad viaria inmejorable.



INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE ADIF EN ESPAÑA. Fuente: ADIF



VISTA AÉREA Y ORTOFOTO DEL CENTRO LOGÍSTICO DE FONT DE SANT LLUIS. FUENTE: BINGMAPS

Centro logístico de Valencia-Font de Sant Lluís

El Centro Logístico Ferroviario de Valencia Fuente San Luis forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General – RFIG. Se trata de una plataforma logística emplazada en el centro de la Comunidad Valenciana, que se integra en la red de instalaciones de mercancías gestionadas por Adif. Las instalaciones de este centro han aumentado su capacidad operativa, al adaptar cuatro de sus vías para acoger trenes de longitud especial, es decir de más de 750 metros de longitud. En la actualidad, están circulando dos tráficos de transporte de mercancías con trenes de más de 750 metros de longitud y mayor tonelaje en la línea de ancho convencional Madrid-Valencia (Puerto Seco de Coslada-Font de Sant Lluís)

Terminales ferroportuarias, son terminales ferroviarias situadas en los puertos a los que dan servicio formando así un complejo ferroportuario (**Valencia y Sagunto**)

Derivaciones particulares.

Las derivaciones particulares son infraestructuras ferroviarias de titularidad privada conectadas con la RFIG (Red de Ferrocarriles de Interés General). En este grupo se engloban nodos de muy distinto ámbito y rango de actividad y están incluidos los Puertos Secos, terminales intermodales privadas, fábricas, campos de automoción, etc.

En Valencia, el **acceso a la Ford y al Puerto de Sagunto: Arcelor, Comsa, H. levante y Gonvarri**

Puertos secos y terminales marítimas interiores.

Los Puertos Secos surgen como apoyo a los puertos marítimos que, por diversos motivos, no pueden extender sus dominios portuarios en la misma medida que sus necesidades logísticas lo requieren.

Por ello, se conciben los Puertos Secos como terminales intermodales de mercancías situadas en el interior de un país o región económica que conectan, a través de la red ferroviaria, con uno o varios puertos marítimos de origen o destino de los tráficos tratados.

Se tratan por tanto de una plataforma intermodal, pues combina el transporte ferroviario, el marítimo y el transporte por carretera. El área funcional principal es la destinada al trasvase intermodal ferrocarril/carretera, si bien puede tener asociadas otras áreas funcionales.

No existen en la Provincia de Valencia.

- Zonas de Actividad Logística / puertos

Las Zonas de Actividad Logística (ZAL) son áreas especializadas en las actividades de almacenamiento y distribución de mercancías, en donde se desarrollan actividades y se prestan servicios de valor añadido. Las ZAL están especialmente ligadas a los desarrollos portuarios, a los que prestan servicios logísticos necesarios para añadir valor añadido a la cadena logística.

Las áreas de una ZAL están concebidas y diseñadas para la operativa logística y favorecen la optimización de los procesos entre los diferentes actores que intervienen en ellas, además de representar uno de los niveles más altos de oferta del nodo logístico. Asimismo, las ZAL deben contar con actividades de promoción y desarrollo, como puede ser la facilitación de servicios, la formación, el fomento de la comunidad logística o la ayuda a clientes finales.

La instalación de una ZAL genera efectos positivos en su entorno geográfico, tanto sobre el propio ámbito portuario, sobre las empresas logísticas, sobre el entorno urbano y el transporte.

En Valencia, sería la **ZAL del Puerto de Valencia**:

Se encuentra en fase de comercialización y dispone de una superficie de 68 Ha, estando situada de manera adyacente al Puerto de Valencia. Está promovida por VPI Logística, S. A. y participada mayoritariamente por la Autoridad Portuaria de Valencia.

SEPES es titular de los suelos lucrativos resultantes de la actuación tras haber acometido las labores de gestión y adquisición de suelo, así como de ejecución de las obras de urbanización. La participación de VPI se circunscribe a la comercialización de los solares, tal como recoge el Convenio suscrito en julio de 2000 por ambas entidades.

Y la **ZAL del Puerto de Sagunto**:

En el Puerto de Sagunto no hay una zona ZAL propiamente dicha, pero integrada en el Parque Empresarial Parc Sagunt I, parte de sus parcelas tienen asignado el uso logístico (unas 32Ha de suelo neto) Estas parcelas han sido adquiridas por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV)

- Centros de carga aérea.

El **centro de carga aérea de Valencia** dispone de una superficie de 3,1 Ha en primera línea, con naves para actividades de handling y autohandling de carga, y un área de segunda línea, de 2,8 hectáreas, con naves para transitarios y operadores logísticos. Además, el Centro dispone de Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) y de un edificio de servicios generales.



IMAGEN VIRTUAL DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA. Fuente: VALENCIAPORT



DISTRIBUCIÓN DE USOS DEL SECTOR PARC SAGUNT I. Fuente: www.parc sagunt.com

3.3.3 INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE: carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

Las infraestructuras de transporte conforman la red que canaliza los flujos de mercancías, parte esencial de la cadena logística.

Se analizan en este apartado las infraestructuras básicas para la realización del transporte de mercancías y la cadena logística: red de carreteras, red ferroviaria, puertos y aeropuertos.

- Red de Carreteras

La red de carreteras es fundamental en la cadena logística, ya que sobre ella se realiza la mayor parte del transporte de mercancías en Valencia y en España.

La red de carreteras puede ser bien el único modo de transporte, bien como apoyo de otros modos (marítimo, ferrocarril o aéreo)

En Valencia y en la Comunidad Valenciana es la infraestructura más desarrollada presentando la accesibilidad mayor.

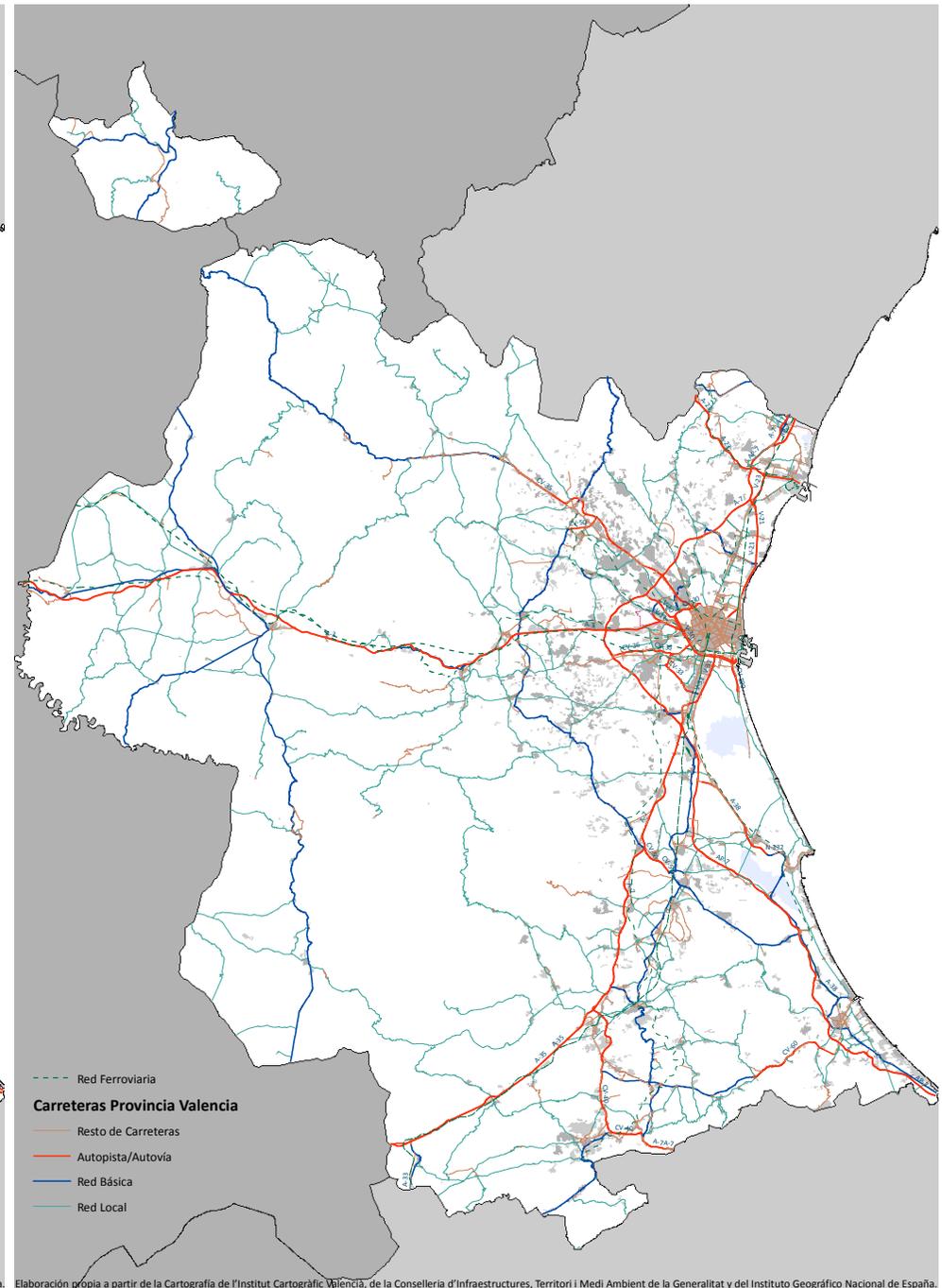
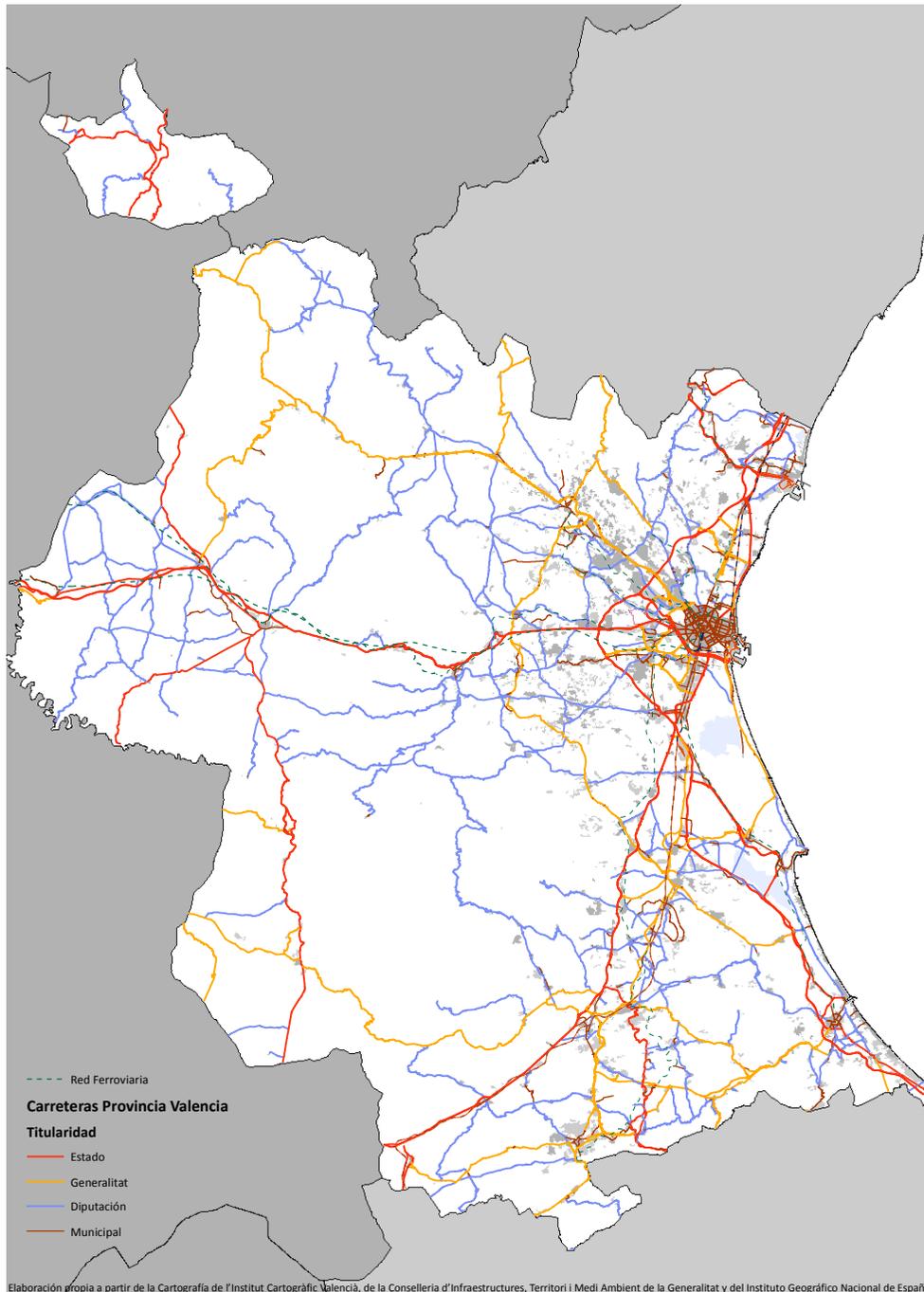
Las **Mercancías Peligrosas**, debido a sus características especiales de transporte, no pueden circular por el total de la Red Nacional de Carreteras. Por ello, el transporte de Mercancías Peligrosas por carretera ha de seguir determinados itinerarios (y horarios) de carretera, según la Resolución de 25 de enero de 2010 de la Dirección General de Tráfico.

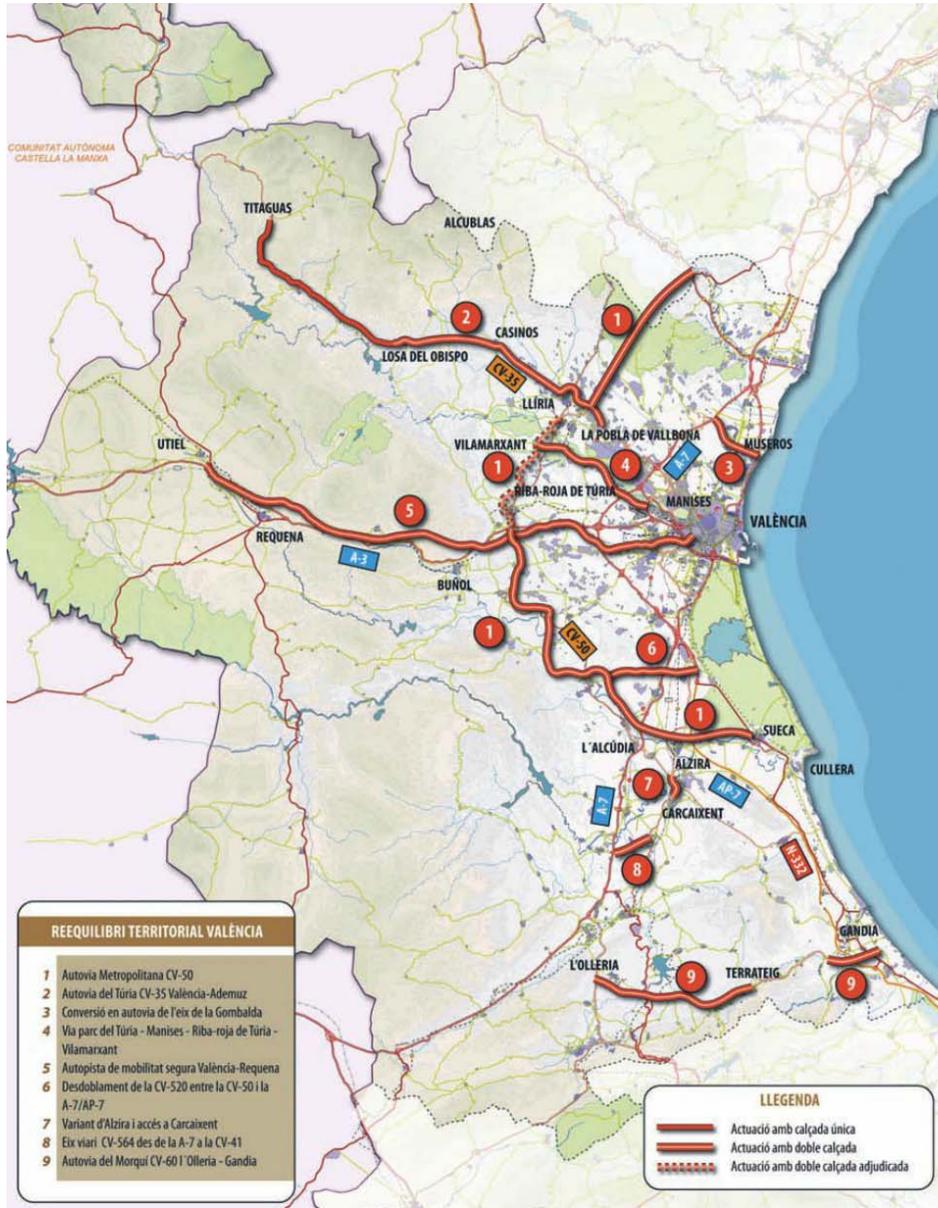
Según el decreto 49/2011, de 6 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan Especial ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril son: (punto4.3)

-Carreteras: A23, A3, A31, A35, A38, A7, A70, A77, A77a, A78, AP7, C222, CV10, CV30, CV32, CV33, CV35, CV36, CV40, CV50, CV500, CV60, CV80, N220, N225, N330, N332, N340, V11, V21, V23, V30 y V31

-Ferrocarril: La Encina-Valencia, Valencia-Tarragona y Alicante-Murcia

A continuación se puede observar la **red de carreteras clasificadas** según su tipo y la titularidad de las mismas.





ACTUACIONES DEL PIE CV EN MATERIA DE CARRETERAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA.
FUENTE: Fuente:PIE 2010-2020 COMUNIDAD VALENCIANA

El Plan de Infraestructuras Estratégicas de la Comunidad Valenciana 2010-2020 ha establecido las siguientes actuaciones en materia de carreteras en la provincia de Valencia:

- Autovía Metropolitana CV-50

Es una infraestructura viaria que, además de vertebrar el interior de las comarcas en que se inscribe, permitirá evitar el continuo metropolitano de Valencia en las relaciones del Corredor Mediterráneo, así como facilitar las transferencias del exterior con éste, ya que la futura autovía enlaza las vías de alta capacidad que acceden al área de Valencia y permite un trasvase ágil de tránsito. Desde un punto de vista territorial, la CV-50 mejora la conexión del centro peninsular con las comarcas de la Ribera y la Safor.

- Autovía CV-35

Este eje responde al fuerte incremento de la demanda generada por la expansión del Área Metropolitana de Valencia. La actuación consiste en proveer a la autovía de tres carriles por sentido hasta Llíria, dos carriles hasta Losa del Obispo y al acondicionamiento de la misma hasta Titaguas.

- Autopista de movilidad segura Valencia-Requena

Dado el considerable incremento en el tráfico de la A-3 de vehículos pesados y la previsión de que siga aumentando, se propone una alternativa entre Valencia y Requena para descongestionar la A-3 y mejorar la comunicación con Madrid.

- Autovía del Morquí CV-60

La autovía CV-60 conecta la CV-40 en l'Olleria con el Corredor Mediterráneo en Gandía. Este eje viario proporciona una conexión directa entre las comarcas de la Costera, la Vall d'Albaida y l'Alcoià, polos de actividad industrial con una población superior a los 350.000 habitantes.

Actuaciones en el acceso a áreas metropolitanas. Valencia

Creación de nuevos accesos que suponen itinerarios alternativos y que permiten descongestionar los existentes.

Mejora de la accesibilidad a los principales nodos del transporte.

Mejora de la capacidad y seguridad viaria de algunas carreteras existentes.

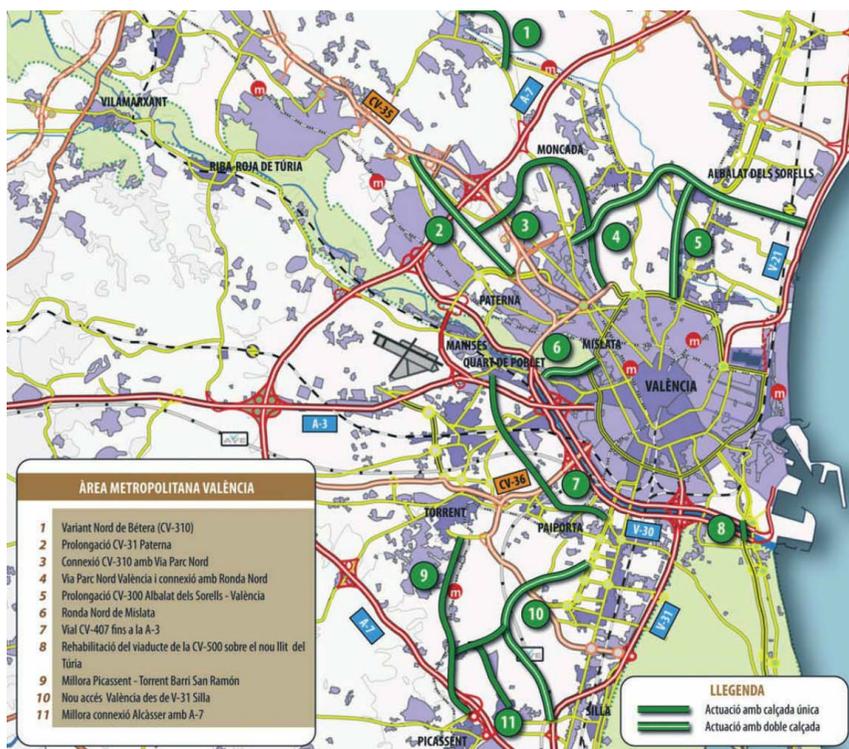
Duplicación de las carretera costera N-332

Duplicación de las carretera costera N-330 entre los límites de la provincia de Albacete y Teruel

Acceso al Puerto de Valencia

Segunda circunvalación de Valencia

Ampliación de la V-30



ACTUACIONES DEL PIE CV EN ACCESOS AL ÁREA METROPOLITANA DE VALENCIA.
 FUENTE: Fuente:PIE 2010-2020 COMUNIDAD VALENCIANA



ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN LA RED ESTATAL DE CARRETERAS.
 FUENTE: Fuente:PIE 2010-2020 COMUNIDAD VALENCIANA

- Red ferroviaria

El ferrocarril puede llegar a ser un elemento fundamental en la cadena logística, ya que gracias a él se puede producir una reducción considerable en el coste del transporte y una mejora en la cadena logística que permita incrementar la competitividad de las empresas españolas.

Sin embargo, el ferrocarril ha estado ligado tradicionalmente a nichos de mercado específicos, como la minería o el sector metalúrgico, sin integrarse de forma eficiente en la cadena logística empresarial. De esta manera, la logística ha ido desarrollándose de forma independiente al ferrocarril, que no ha podido responder a los requerimientos que aquella le planteaba, especialmente los relacionados con el tiempo, el coste y la fiabilidad del transporte.

A continuación se realiza una descripción de la red ferroviaria valenciana.

La red ferroviaria valenciana está gestionada por los siguientes organismos:

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF, y la antigua FEVE), con:

Red Convencional, de ancho ibérico en su mayor parte, aunque como se ha desarrollado en el capítulo 1 contará también con anchos mixtos.

Red de Alta Velocidad, de ancho estándar (UIC)

- Ferrocarrils de la Generalitat de Valencia (FGV)

Se constituyó en 1986 tras la culminación del proceso de transferencias a la Comunidad Valenciana de los servicios de transporte que explotaba en su territorio la empresa Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) dependiente de la Administración Central del Estado.

FGV gestiona los servicios de transporte de viajeros y las infraestructuras de las líneas de vía estrecha y de las líneas tranviarias que discurren por la Comunidad Valenciana. Estos servicios se prestan en la provincia de Valencia a través de la marca comercial MetroValencia. Sólo se dedica al tráfico de pasajeros.

Las actuaciones previstas en materia de tráfico de mercancías por ferrocarril por las diferentes administraciones han sido analizadas en el Capítulo 1 de este documento.

- Puertos

Los puertos son un elemento clave en las infraestructuras de transporte de Valencia, ya que por ellos se canalizan la mayor parte de las importaciones y exportaciones de mercancías.

El transporte marítimo, que utiliza los puertos como su infraestructura básica, requiere además apoyarse en el transporte por carretera y por ferrocarril para canalizar de una manera eficiente los flujos de transporte. Por ello, la integración de la carretera y el ferrocarril en los puertos es fundamental.

Además, en los entornos portuarios existe una intensidad actividad logística derivada de la cercanía a los puntos que son origen y destino de los principales flujos de transporte y de las necesidades de procesar y añadir valor añadido a la mercancía que es importada o exportada.

La autoridad Portuaria de Valencia es la que mayor longitud de atraque posee de España (22.551 metros de los 286.568 metros en España, según figura en el Avance de la Estrategia Logística Española)

En la Comunidad Valenciana tiene una importante red de puertos con un gran potencial de crecimiento que actúan como la principal fuerza impulsora del desarrollo de la logística.

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), es la empresa pública responsable de la gestión y administración de tres puertos situados en 80km de litoral, Gandía, Sagunto y Valencia.

El **Puerto de Valencia** en concreto es el primer puerto español y del Mediterráneo, el quinto europeo y el 26º mundial en tráfico de contenedores. Además es el puerto natural del centro peninsular, captando el 80% del tráfico del puerto seco de Madrid.

Tráfico de contenedores en los puertos europeos (millones de TEU) 2010			Tráfico de contenedores en los puertos mundiales (millones de TEU) 2010		
Ranking	Puerto	2010 (T)	Ranking	Puerto	2010 (T)
1	Rotterdam	11,15	1	Shanghai	29,07
2	Antwerp	8,47	2	Singapore	28,43
3	Hamburg	7,9	3	Hong Kong	23,53
4	Bremen	4,87	4	Shenzhen	22,51
5	Valencia	4,21	5	Busan	14,16
6	Felixtowe	3,4	6	Ningbo	13,14
7	Gioia tauro	3,04	7	Guangzhou	12,55
8	Algiciras	2,81	8	Qingdao	12,01
9	Zeebrugge	2,5	9	Dubai	11,6
10	Le Havre	2,4	10	Rotterdam	11,15
			26	Valencia	4,21

Fuente: Avance del Plan Estratégico APV 2020

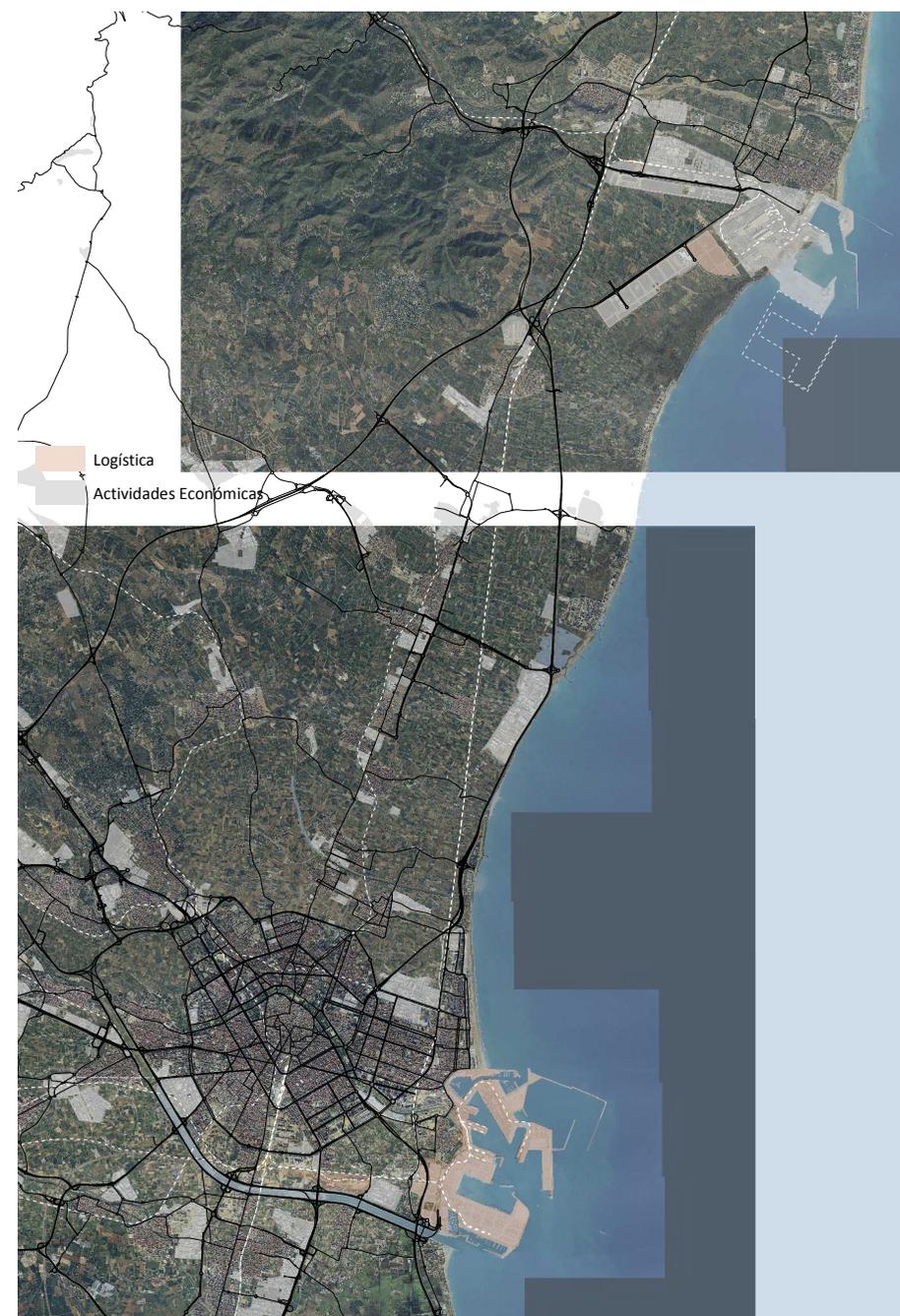
Aunque el puerto de Valencia canaliza tráfico de todos los sectores de la economía y prácticamente cualquier tipo de mercancía, entre sus principales sectores figuran la construcción (Cemento, clinker, azulejos, mármol, etc...), el agroalimentario (cereales y piensos, vinos y bebidas, conservas, frutas, etc), energético (gasóleo, gasolina, carbones, etc), químico, automovilístico (Ford, Fiat, Kia, Iveco...), mueble y madera, textil, calzado y maquinaria.

El Puerto de Valencia cuenta con una excelente comunicación con el resto de los modos de transporte.

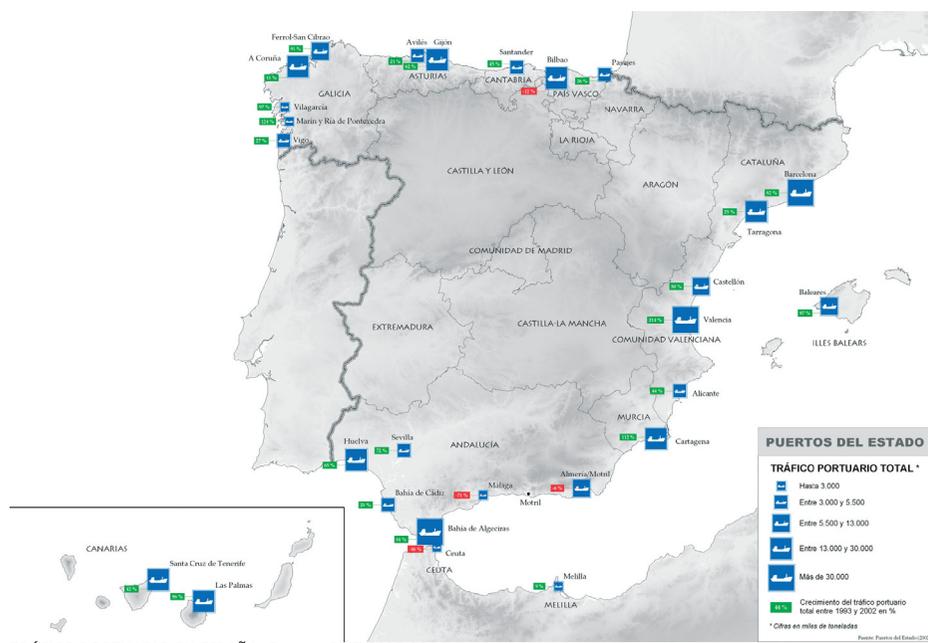
El **Puerto de Gandia** atiende un tráfico de carga general convencional, con un alto grado de especialización en la manipulación de mercancías como los productos forestales (en todas sus presentaciones: bobinas y pasta de papel, etc...) y madera de importación.

El **Puerto de Sagunto** se encuentra en pleno proceso de ampliación de sus instalaciones y espacios operativos, que atenderán nuevos tráficos, entre los que se encuentra el de gas natural -estimado en más de 3 millones de toneladas anuales-, mediante atraques especializados y una planta regasificadora. Su tráfico actual es en un 65% productos siderúrgicos, estando compuesto el resto de otras mercancías como abonos, materiales de construcción, maderas y productos perecederos.

DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES EN EL ENTORNO DE LOS PUERTOS DE VALENCIA Y SAGUNTO.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Institut Geogràfic Nacional de España.



TRÁFICO PORTUARIO EN ESPAÑA. Fuente: PEIT 2005-2020

- Aeropuertos

Los aeropuertos, concebidos principalmente para el transporte de pasajeros, tienen una componente importante para la cadena logística, ya que en ellos se realiza un transporte de mercancías que si bien no representa unos valores elevados en volumen, sí lo es en términos económicos.

De esta manera, el tipo de mercancías que utilizan este modo se caracteriza por ser de alto valor, reducido peso y con plazos de entrega considerablemente ajustados.

De la misma manera que con los puertos, en los entornos aeroportuarios que presenten un tráfico considerable de mercancías existe una intensa actividad logística. Esta actividad se apoya casi exclusivamente en la carretera, ya que debido a las características propias de la mercancía, este tipo de mercancía no suele resultar compatible con el ferrocarril y el marítimo.

El **aeropuerto de Valencia** figura como uno de los principales aeropuertos de carga del Estado Español.

3.4 ANÁLISIS NODOS LOGÍSTICOS PROPUESTOS POR LA ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA EN LA PROVINCIA DE VALENCIA.

Como se ha ido describiendo en este documento, en el Informe de Avance de la Estrategia Logística de la CV (2010) se planteó entre otras actuaciones estratégicas para el impulso del sector logístico como sector independiente o como complemento de los ya existentes, la creación de ocho plataformas logísticas de primera magnitud, cuatro de ellas localizadas en la Provincia de Valencia.

A continuación se muestra un breve análisis de las características básicas y del estado de las plataformas:

NOMBRE NOMBRE COMERCIAL	SAGUNTO PARC SAGUNT	UTIEL PARQUE LOGÍSTICO UTIEL	VALENCIA PARQUE LOGÍSTICO DE RIBARROJA	LA COSTERA VALPARK
LOCALIZACIÓN	SAGUNTO (Camp de Morvedre)	UTIEL (La Plana de Utiel-Requena)	RIBA-ROJA DEL TÚRIA Y LORIGUILLA (El Camp del Túria)	VALLADA (La Costera)
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA				
ESTADO	Estudios Planeamiento	Estudios Previos	Finalizado	Obras paralizadas.
CONEXIONES PRINCIPALES	CARRETERAS FFCC MARÍTIMO MADRID EJE ARAGÓN-CANTÁBRICO	CARRETERAS FFCC MARÍTIMO MADRID EJE ARAGÓN-CANTÁBRICO	CARRETERAS FFCC MARÍTIMO MADRID EJE ARAGÓN-CANTÁBRICO	CARRETERAS FFCC MARÍTIMO MADRID EJE ARAGÓN-CANTÁBRICO
Según Documento de Informe de Avance (Diciembre 2010) de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana				
OBJETIVO PRINCIPAL	Infraestructura de apoyo a la actividad portuaria	Infraestructura de apoyo a Comarca de gran actividad productiva	Infraestructura de apoyo a la actividad portuaria	Infraestructura de apoyo a Comarca de gran actividad productiva
SUPERFICIES	215,30 Ha	50,00 Ha	597,50 Ha	130,00 Ha
Según Documento de Informe de Avance (Diciembre 2010) de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana				
OBSERVACIONES	El Proyecto incluía una terminal intermodal de ferrocarril Como primera fase el SEPIVA están comercializando parcelas en el Sector Parc Sagunt I, que se encuentra urbanizado y que tiene unas 68 Ha de parcela neta logística, parte de la cual ha sido adquirida por Valencia Plataforma Intermodal (Sociedad participada en su mayoría de la Autoridad Portuaria de Valencia) para utilizarla como ZAL de la que carece el Puerto de Sagunto.	El Proyecto incluía una terminal intermodal de ferrocarril de unas 30 Ha, mientras que la zona logística era de 20 Ha En estos el SEPIVA comercializa parcelas y/o naves en el Parque Empresarial "Nuevo Tollo" en las cercanías del futuro parque logístico	Desarrollado en 2 fases. El GTP (Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat) comercializa naves en régimen de alquiler modular Se engloba en este concepto la zona logística de Font de Sant Lluís (Valencia) y la ZAL del Puerto de Valencia, la superficie es de unas 241,17Ha. La superficie que aparece en el Documento de Avance (597,50 Ha) es coincidente con la superficie del puerto.	Proyecto parado con un 30% de obras realizadas, las empresas propietarias de suelo dejaron de pagar, la UTE adjudicataria de las obras se retiró. ValPark ha salido a subasta dos veces sin éxito.
CRONOGRAMA INICIAL	2013	2015	2016	2015
Según Documento de Informe de Avance (Diciembre 2010) de la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana (EJECUCIÓN OBRAS)	El proyecto no se ha desarrollado, el parque empresarial colindante Parc Sagunt I está al 10% de su ocupación aproximadamente.			

A la vista de los datos y los acontecimientos, podemos concluir que, tanto el Informe de Avance de la Estrategia Logística de la CV, como la Estrategia Territorial de la CV, fueron excesivamente optimistas en este punto.

Por tanto, hay plataformas logísticas que no se van a desarrollar, por lo menos, a corto-medio plazo. De hecho en mayo de 2013 se aprobó un protocolo de colaboración entre el gobierno valenciano y el Ministerio de Fomento para el desarrollo de los nodos logísticos de Valencia-Fuente San Luis, Alicante, Sagunto y Castellón.

Según noticias de prensa, este protocolo establece para cada una de estas terminales, un estudio de viabilidad económica, así como su definición del modelo de promoción y gestión más adecuado (preferentemente a través de esquemas de participación público-privada) por parte del Ministerio de Fomento. La Generalitat Valenciana, se encargará de los estudios relativos al encaje territorial y urbanístico de las terminales, así como los referidos al mercado logístico.

La coordinación de los estudios estará a cargo de una comisión de seguimiento, que estará formada por tres representantes del Ministerio de Fomento y tres representantes de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

3.5 FUTURA DEMANDA DE SUELOS CON CAPACIDAD LOGÍSTICA

Tal y como se ha desarrollado en puntos anteriores de este documento, la evolución del transporte de mercancías está claramente relacionada con el crecimiento económico de un territorio. Así lo recoge el **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024**

El PITVI 2012-2024 arroja la siguiente ‘evolución previsible’ para su año horizonte:

En el momento actual existen considerables incertidumbres que dificultan el poder realizar una previsión fiable de la demanda de movilidad española tanto interna como externa en el horizonte temporal del PITVI. El enfoque elegido, que evita la volatilidad inducida por la inestabilidad en el corto plazo de la coyuntura económica interna, consiste en establecer un escenario de referencia sobre la base de la capacidad de crecimiento estructural de la economía española a largo plazo, estimando la demanda de movilidad asociada mediante la correspondiente elasticidad entre el crecimiento económico y la demanda de movilidad. Para la demanda externa que afecta sobre todo a los modos aéreo y marítimo, son la evolución del turismo y la del comercio exterior español las que inciden en mayor grado en su evolución.

En las tres décadas que transcurren entre 1981 y 2011, la tasa media de crecimiento interanual del PIB español en términos reales ha sido del 2,63%, una de las mayores de Europa. En este largo periodo se pueden diferenciar ciclos expansivos y otros contractivos, como el actual.

(...)

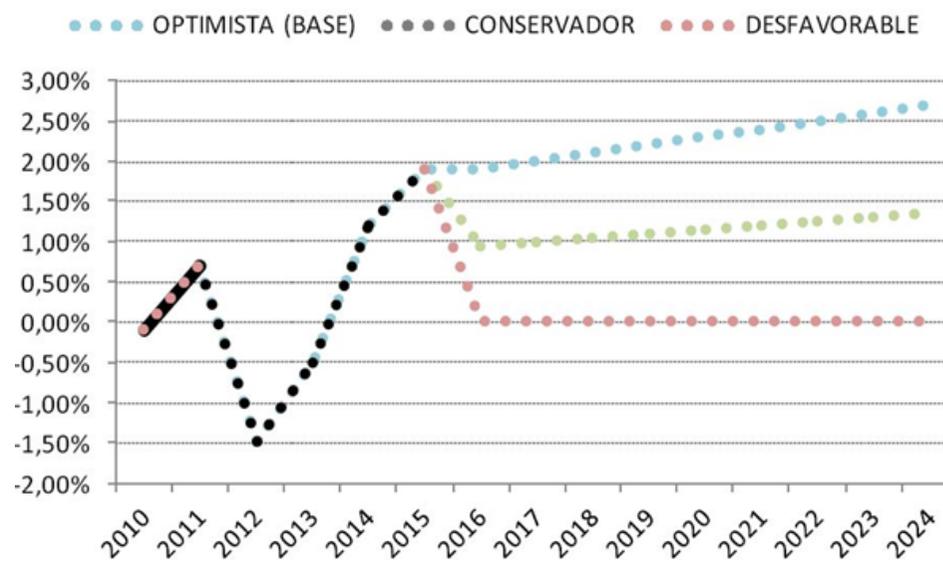
Resulta difícil prever el impacto a corto plazo del proceso de salida de la crisis y el tiempo que se requerirá para completar el proceso de corrección de los desequilibrios acumulados por la economía española, lo que podría tener efectos sensibles sobre los resultados globales de demanda interna del periodo 2012-2024 y sobre la capacidad inversora del M^º de Fomento y de los entes dependientes. Por ello el PITVI construye tres escenarios futuros (construidos a partir de un escenario básico) a partir de tres niveles de tasa de crecimiento real de la economía española (uno optimista, uno conservador y uno desfavorable)

(...)

Las previsiones de evolución del turismo y del comercio exterior –principales determinantes de la demanda aérea y marítima– son igualmente inciertas, si bien ambos sectores han mostrado un comportamiento positivo en los últimos años en términos relativos, siendo, en realidad, los principales sectores que han efectuado una contribución neta positiva a la evolución del PIB, compensando las caídas de la demanda interna.

Esta evolución positiva es previsible que se mantenga en el futuro inmediato para el transporte aéreo.

Para el transporte marítimo se han elaborado las previsiones de tráfico para los escenarios básico, conservador y desfavorable considerados en este Plan, a partir de la previsión del PIB español y mundial y la información de carácter ‘micro’ de los clientes de los puertos españoles. Los resultados muestran un crecimiento para el granel líquido que oscila entre los 160 y algo más de 200 millones de toneladas para el año 2024. En lo que respecta al granel sólido, para el año horizonte 2024 las previsiones oscilan entre los 90 y los 110 millones de toneladas y reflejan una evolución moderada (entre el 0,7 y el 2,4% de tasa media) en la que se proyecta a futuro la importante pérdida registrada en los años 2008 y 2009 de materiales de construcción, compensada en parte por un repunte del tráfico de importación de carbón y por una subida de las exportaciones de determinados materiales tales como el yeso, cobre, mineral de hierro, fundamentalmente en el Sur de la Península. Los mayores movimientos se esperan en la mercancía general, tanto la de exportación, como la de actividad de tránsito internacional de contenedores, pese a la competencia de otros puertos vecinos. En total se prevé un volumen de tráfico entre los 317 millones de toneladas y poco más de 250 millones de toneladas en el escenario desfavorable.



TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PIB EN TÉRMINOS REALES PARA LOS DIFERENTES ESCENARIOS. Fuente: PITVI

En lo que respecta a la demanda de transporte interior, con la expectativa de recuperación de moderadas tasas de crecimiento de la economía a partir del 2014, el escenario de crecimiento económico medio durante el horizonte del PITVI se situaría alrededor del 1,2% anual, correspondiente al escenario intermedio de crecimiento propuesto por el Plan.

(...)

Componiendo ambos factores, se podría estimar el crecimiento de la demanda anual de la movilidad interurbana en España hasta el año 2024 en una horquilla de crecimiento medio en el entorno del 1,2% anual para viajeros y un 1% de promedio anual para mercancías.

Sin embargo el Documento de **Avance de la ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA elaborado por el Ministerio de Fomento (Julio 2013)** asume los resultados del PITVI para el tráfico de pasajeros, pero reelabora el estudio de la demanda futura de mercancías, considerando también tres demandas diferenciadas: terrestre, marítima y aérea. También la calcula con año horizonte de 2024.

- Demanda terrestre

El estudio de la demanda se basa en un crecimiento escalonado ascendente de la demanda. Durante el periodo 2012-2014 se ha considerado una cuota de crecimiento interanual del 1%, aumentando hasta el 1,5% en el periodo 2015-2018 y posteriormente hasta el 2% entre los años 2019 y 2021. Finalmente, para el periodo entre 2022 y 2024, se ha considerado un crecimiento interanual del 2,5%.

De este modo, el crecimiento tendencial total de la demanda terrestre de mercancías para el periodo 2011-2024 es del 25%.

El reparto modal tendencial entre el ferrocarril y la carretera se ha calculado de forma proporcional al existente en el año 2011, pero después analiza una estimación de las captaciones de tráfico de mercancías nacionales e internacionales del ferrocarril, con lo que el ferrocarril pasaría de una cuota modal actual del 3,7% a un 9,5% del total del tráfico de mercancías en el año horizonte.

Y finalmente divide esta captación entre las provincias españolas teniendo en cuenta:

- Crecimiento tendencial de la demanda por ferrocarril existente en la provincia.
- Captaciones de tráficos procedentes de trayectos nacionales realizados actualmente por carretera.
- Captaciones de tráficos procedentes de trayectos internacionales realizados actualmente por carretera.

Así, se estima que la provincia de Valencia transportará por ferrocarril (en toneladas) en el año 2024:

Sector	Automoción	Graneles	Intermodal	Mercancía General	Petroquímicos	Siderúrgicos	Total
Valencia	215.507,00	304.986,00	99.787,49	314.777,00	58.903,00	69.822,00	1.063.782,49

Desconocemos esta cantidad para la actualidad, puesto que los datos facilitados por el INE, IVE y RENFE no están divididos por provincias.

- Demanda transporte marítimo

Para estimarla se utiliza las previsiones realizadas por Puertos del Estado para cada una de las Autoridades Portuarias de Interés General (Gandia, Sagunto y Valencia en la Provincia de Valencia)

Sector	Automoción	Intermodal	Petroquímicos	Siderúrgicos	Mercancía General	Graneles	Total
Valencia	2.531.255	56.785.907	13.703.317	7.163.192	7.663.116	3.838.259	91.685.046

Según datos del INE este dato en 2011 fue de 65.476 mil toneladas.

- Demanda transporte aéreo

Se estima con un crecimiento tendencial del 2% interanual porque no se ha encontrado correlación de ésta con el PIB.

Aeropuerto Base	Tráfico Nacional	Tráf.Internacional	Total
Valencia	2.887.356	10.706.727	13.594.083

Según datos del INE este dato en 2010 fue de 11.428 mil toneladas.

CAPÍTULO 4. CRECIMIENTO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS.

4.1 DIVISIONES TERRITORIALES

La Estrategia Territorial divide el territorio de la Comunitat Valenciana en un total de 15 **áreas funcionales** (AF), definidas por criterios funcionales, urbanísticos y estratégicos.

Otras agrupaciones existentes son las Mancomunidades (agrupaciones de municipios para prestar determinados servicios de forma conjunta), los Partidos Judiciales (agrupaciones en función de servicios judiciales) y las **Comarcas** (como agrupación intermedia entre la provincia y el municipio)

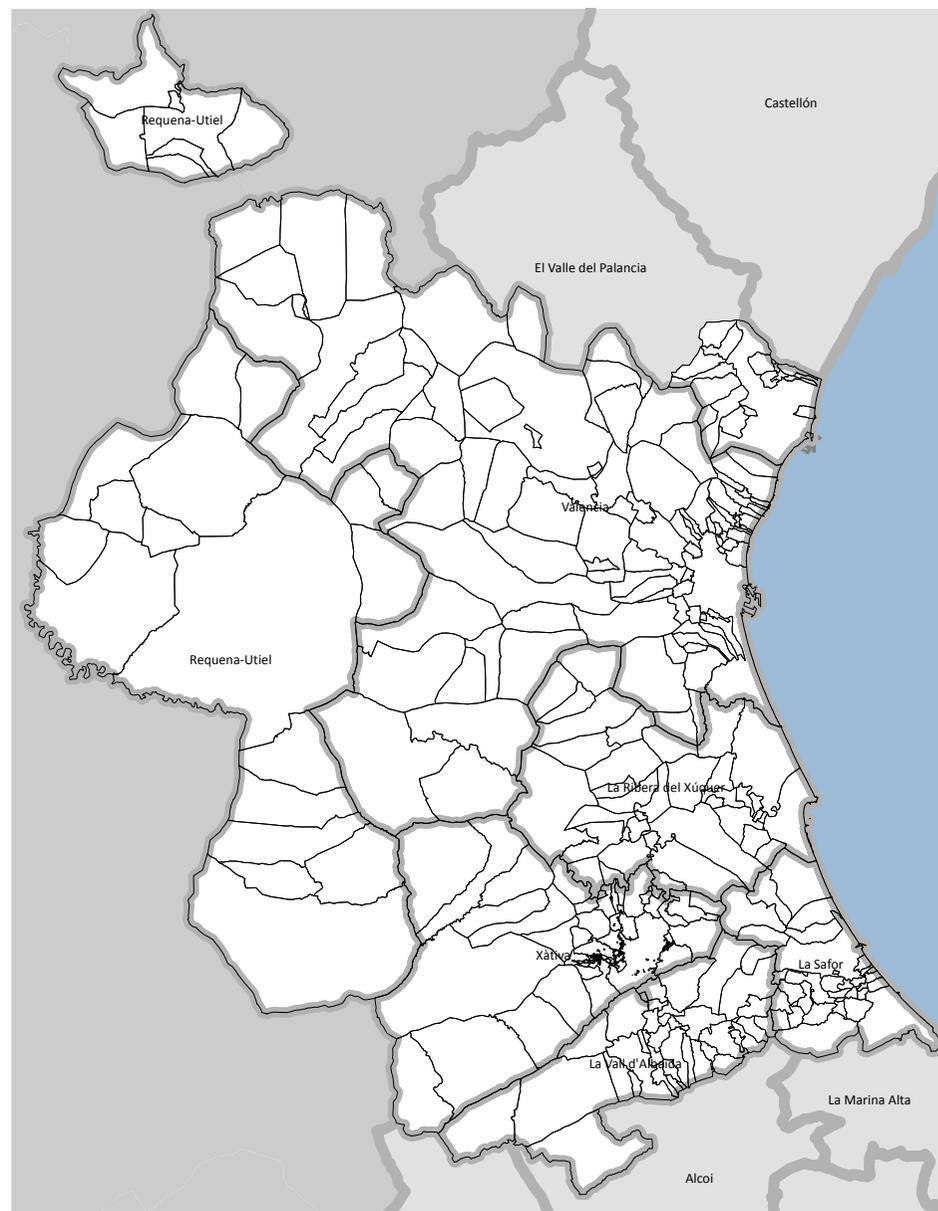
Resulta obvio que hay diferencias entre zonas dentro de un mismo territorio, algunas de ellas notables que es importante conocer. En un análisis de un ámbito como el de este documento la escala del municipio es insuficiente, por lo que utilizaremos las agrupaciones comarcales así como las áreas funcionales (que son sensiblemente similares a agrupaciones de comarcas) por considerarlas con una escala más adecuada a los propósitos de este trabajo.

La delimitación de las comarcas se proviene de los siguientes documentos:

- * Propuesta de demarcaciones territoriales homologadas. Generalitat Valenciana. Conselleria de Administración Pública (1988)
- * Decreto 107/1985, de 28 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, sobre procedimiento en la creación de demarcaciones funcionales con incidencia territorial.

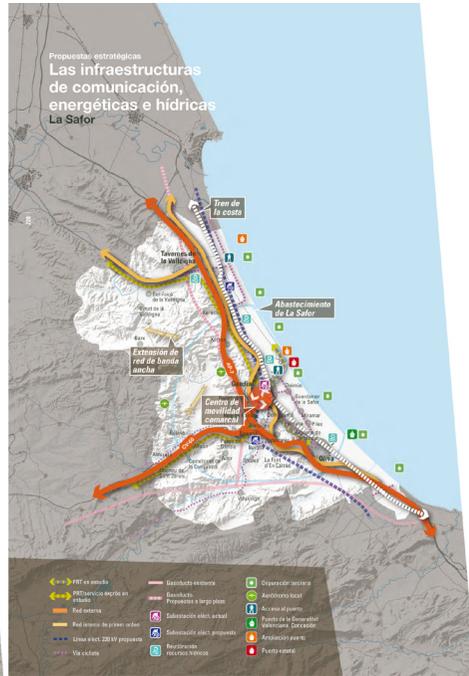
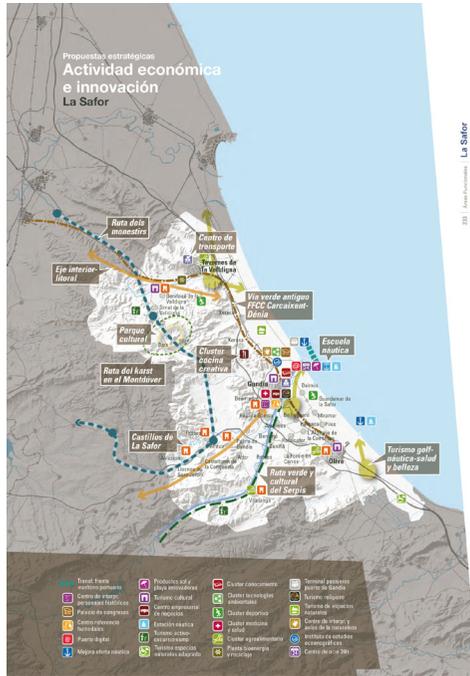
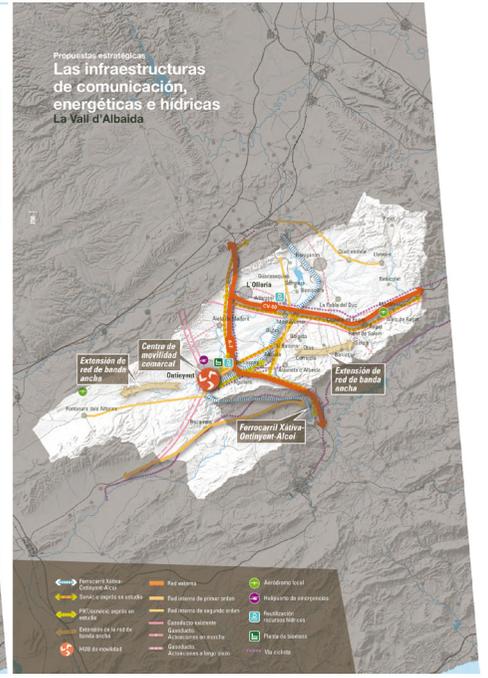
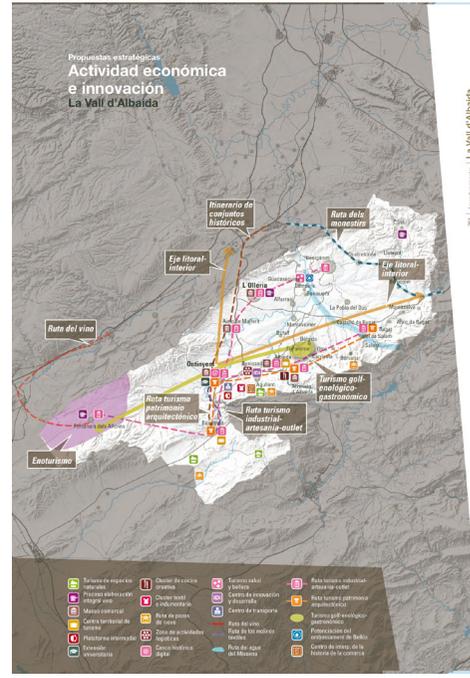
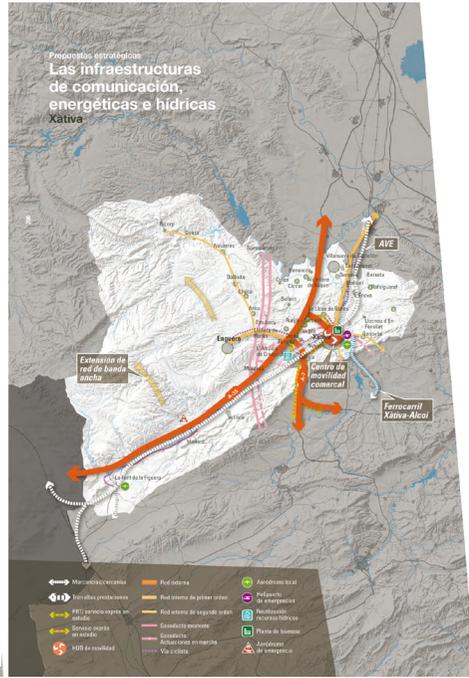
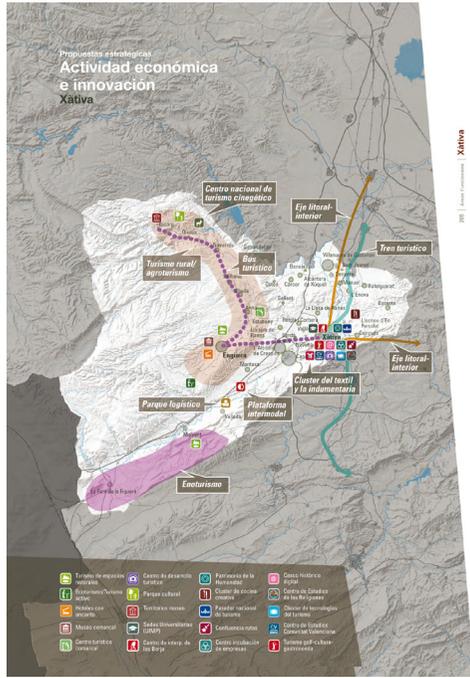
El **Valle del Palancia** (AF), coincide aproximadamente con las comarcas históricas del Camp de Morvedre y el Alto Palancia. El río Palancia o la Autovía A-23 dividen longitudinalmente este ámbito. Históricamente está dividida en dos unidades territoriales o comarcas, la de Sagunto y su entorno vinculada a los sectores servicios, industrial y citrícola y el resto con una base tradicional agraria y de turismo residencial.

Valencia (AF), alrededor de la Ciudad de Valencia, estructurada por la CV-35, la A-3 y el Bypass (A7) coincide aproximadamente con las comarcas de l'Hota Nord, València, l'Horat Sud, l'Horta Oest, la Hoya de Buñol, el Camp del Túria y los Serranos. La gran Área Metropolitana de Valencia es su principal fortaleza, aunque también es una gran área policéntrica alrededor de aquélla. En su territorio está concentrado más de la mitad del suelo calificado como de actividad económica (según los criterios considerados en puntos anteriores de este documento)



ÁREAS FUNCIONALES DEFINIDAS EN LA ETCV.

Fuente: Elaboración propia a partir de la ETCV, la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



ESQUEMAS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y DE INFRAESTRUCTURAS POR ÁREAS FUNCIONALES. Fuente: ETCV

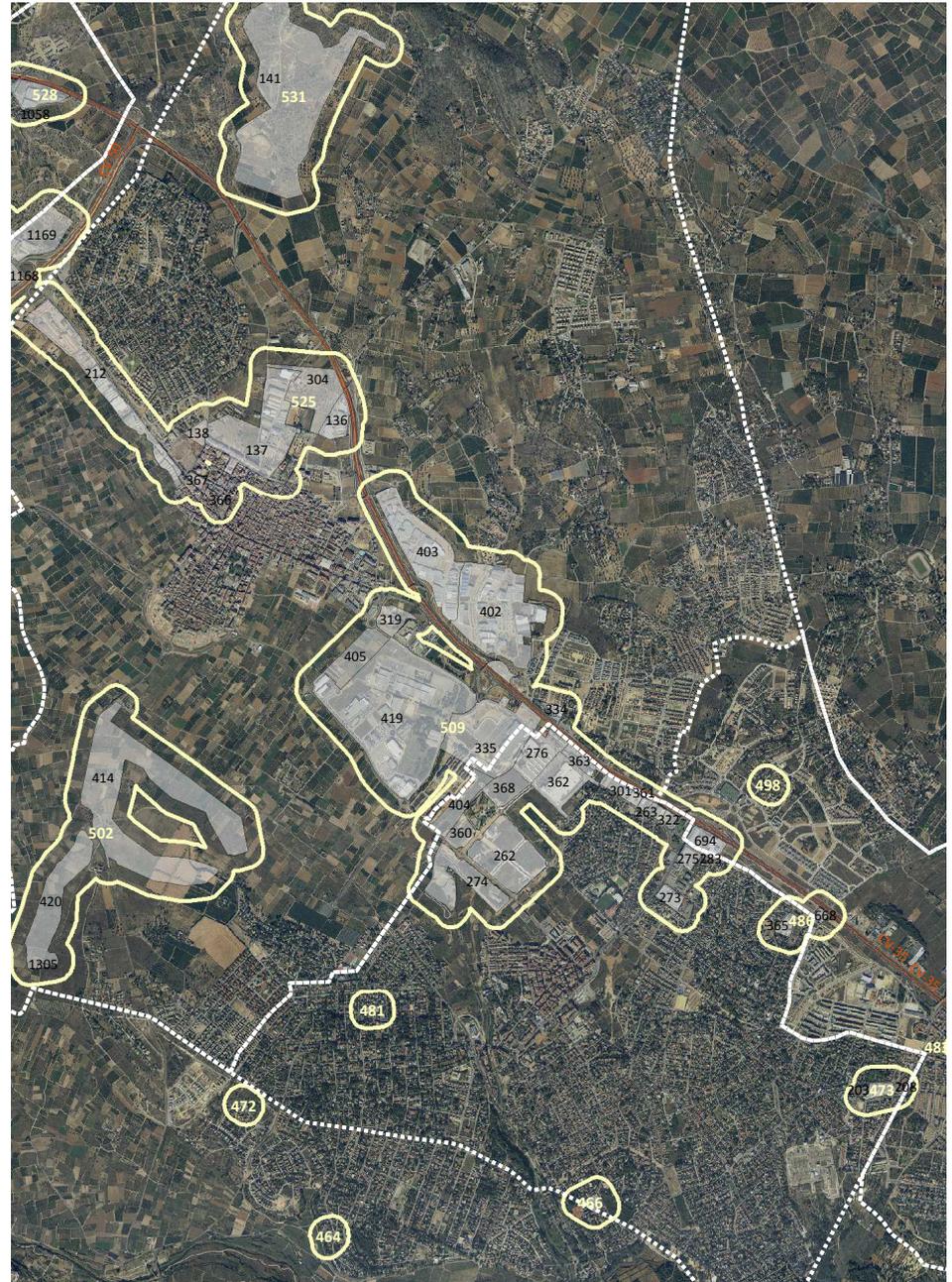
4.2 AGRUPACIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

De manera equivalente al punto anterior, dada la escala y los objetivos de este documento, no se considera conveniente el análisis de las zonas de actividad económica desde un punto de vista de cada una de las áreas independientes, por lo que se decide agruparlas en función de la distancia física que las separa, sin tener en cuenta si pertenecen a uno o más términos municipales, comarcas o área funcional.

De esta manera se ‘agrupan’ diferentes áreas en una misma siempre que éstas se encuentren a una distancia inferior a 200 metros. Efectivamente esta distancia no es importante en un área industrial, terciaria o logística, la posible conurbación, de hecho, ya se ha producido. Otro motivo para la elección de esta cifra tiene que ver con el ancho mínimo orientativo que de los corredores biológicos de escala regional da el documento de la Estrategia Territorial de la CV, 500 metros (Directriz 43. Conectores biológicos y territoriales de escala regional)

Contradictoriamente, en el Objetivo 24 Actividad Económica del Documento de de la Estrategia Territorial se señala como 1.000 metros la distancia a la que dos zonas de actividad económica se consideran ‘independientes’. Dado que este es un trabajo genérico para la provincia de Valencia, se toma la distancia de 200 metros por ser menos de la mitad de la medida orientativa de un corredor biológico.

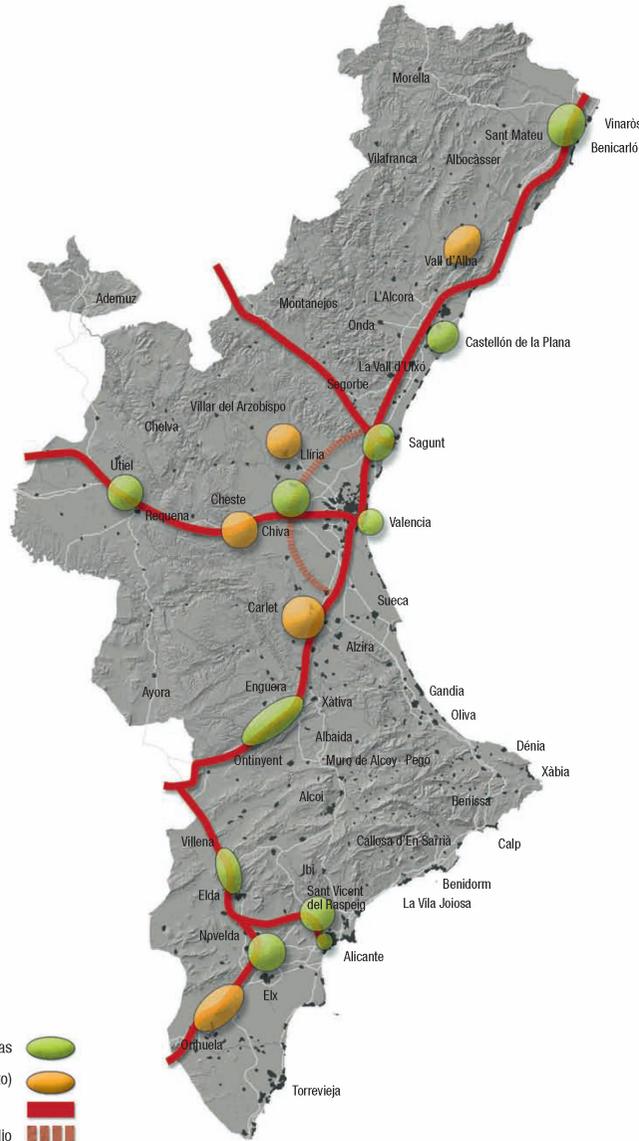
Agrupando las áreas resulta más realista el análisis del **tamaño de las áreas** de calificación para actividades económicas.



EJEMPLO DE LA AGRUPACIÓN CONSIDERADA

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

Los nodos de actividades económicas en el territorio



NODOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS. Fuente: ETCV

4.3 FACTORES PARA LA ELECCION DE LÍDERES COMARCALES

4.3.1 INTRODUCCIÓN. REFERENCIA DE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL

Como se ha descrito en anteriores puntos de este documento, el Gobierno Valenciano ha desarrollado una estrategia logística que establece una serie de plataformas logísticas a nivel regional en la Comunidad Valenciana como impulso del desarrollo de las actividades económicas de la Comunidad Valenciana.

Esta estrategia conuerda con el documento de la ETCV, Objetivo 24 Actividad Económica, donde se dan una serie de directrices para la “Prever suelo para la actividad económica en cantidad suficiente y adecuada”, son las siguientes y las tendremos en cuenta, pese a que como se ha observado algunas de sus previsiones no se van a desarrollar a corto-medio plazo:

Nodos de actividades económicas: Son ámbitos multifuncionales de escala regional o nacional, con una excelente localización multimodal y gran accesibilidad en transporte público. Se pueden crear “ex-novo” o consolidar por agrupación de actuaciones nuevas y existentes.

Estos grandes ámbitos territoriales combinan las superficies industriales, comerciales, logísticas, parques científicos, incubadoras de empresas, parques de proveedores, centros de servicios públicos y de ocio, etc. Son implantaciones de carácter supramunicipal, que pueden admitir fórmulas de gestión compartida, y cuya superficie es, normalmente, superior a las 150 hectáreas.

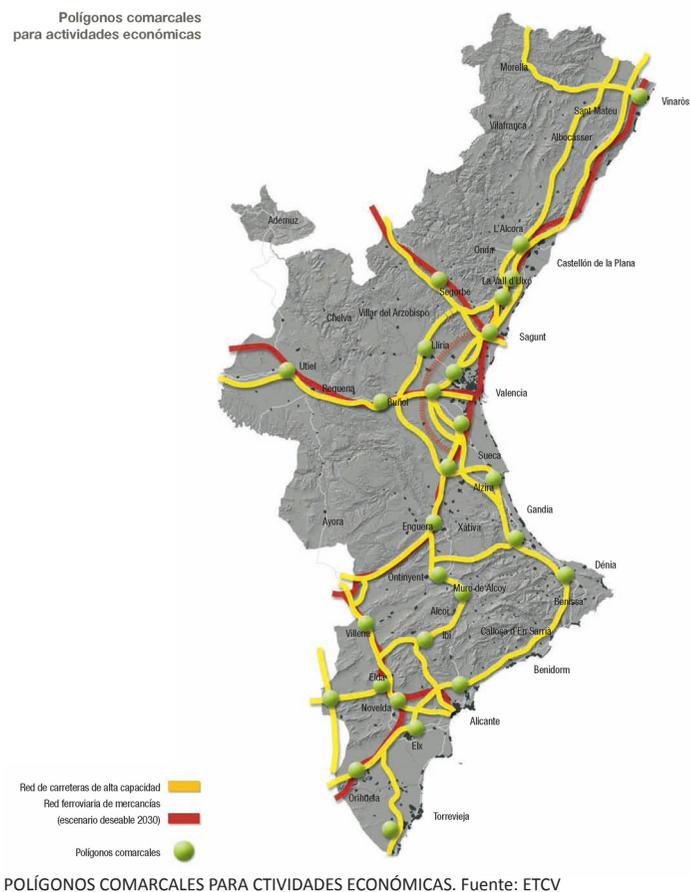
Estas implantaciones buscan aprovechar los efectos sinérgicos de las economías de aglomeración y del uso común de infraestructuras y equipamientos, así como de una imagen de marca que las pueda identificar en el mercado global.

A largo plazo de la Estrategia Territorial exige la definición de otras áreas que refuercen los grandes objetivos territoriales de la misma.

Polígonos comarcales para actividades económicas: Se trata de un conjunto de parques empresariales de una extensión aproximada de 100 hectáreas, localizados de forma estratégica en el territorio, para que todas las áreas funcionales puedan disponer de reservas de suelo apto para implantar actividades económicas de elevada cualificación al margen de los polígonos de carácter municipal.

Los objetivos de la promoción de este tipo de suelo pasan por la localización de actividades innovadoras con gestión pública y privada, pudiendo adoptarse fórmulas consorciadas con la participación voluntaria de los distintos municipios en las cargas y beneficios de estas implantaciones. También son ámbitos idóneos para albergar una gran implantación al margen de la actividad económica coyuntural, o para relocalizar usos económicos de alto valor añadido inadecuadamente ubicados.

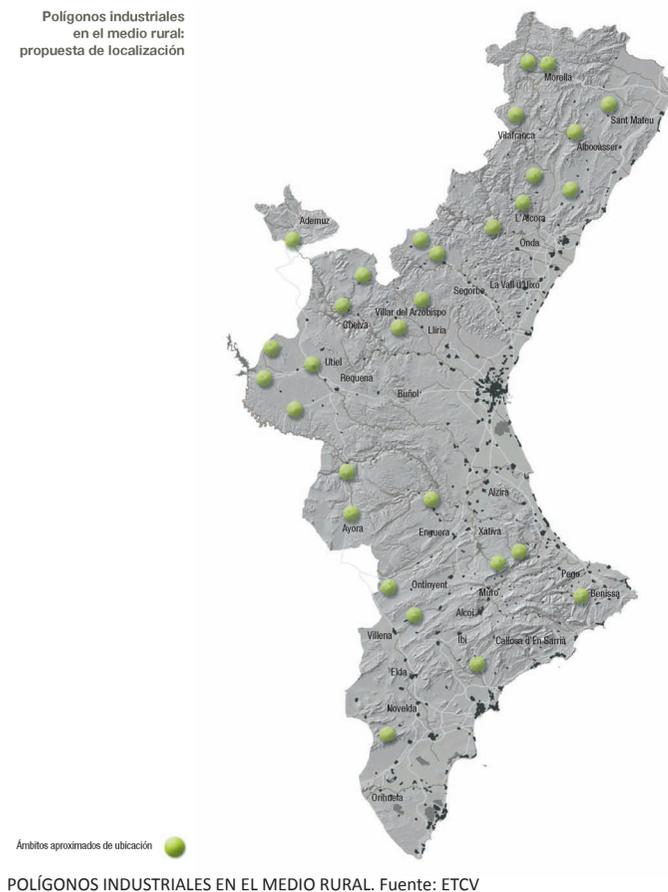
En cualquier caso se trata de actuaciones de carácter estratégico a las que no se les será de aplicación los criterios generales de crecimiento municipal.



Polígonos Industriales en el medio rural: Propuesta que pretende orientar las implantaciones de polígonos industriales y terciarios en los municipios del Sistema Rural, analizando la capacidad de acogida del territorio y los factores de accesibilidad.

El objetivo final de la propuesta es concentrar actuaciones en materia de promoción y desarrollo de suelo para actividades económicas en puntos concretos del interior de la Comunitat Valenciana para que los municipios, de forma mancomunada o consorciada, satisfagan sus necesidades de este tipo de suelo evitando actuaciones repetitivas en cada municipio que pueden ir en detrimento de la eficiencia territorial.

Todo ello sin perjuicio de que cada municipio desarrolle la proporción de suelo recomendado por la Estrategia para resolver sus demandas más urgentes. Es decir, estos polígonos tendrán la consideración de estratégicos por lo que su crecimiento no estará, en principio, sujeto a las limitaciones exigidas para cada municipio.



4.3.2 DESCRIPCIÓN DE LOS CRITERIOS Y DE LA METODOLOGÍA EMPLEADA

Según se ha constatado en puntos anteriores, la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana propuso inicialmente la creación de una serie de plataformas logísticas a nivel regional en la Comunidad Valenciana. También, que no todas ellas van a desarrollarse en un futuro próximo (La Costera, Utiel, Parc Sagunt), otras ya son una realidad, como el Parque Logístico de Ribarroja y la ZAL del Puerto de Valencia así como la zona logística de La Font de Sant Lluís tienen un futuro más cierto.

Algunas actuaciones que se están desarrollando relacionadas con estos temas:

- En el caso de Sagunto, el Parque Empresarial Parc Sagunt I ha incluido en su ordenación manzanas de carácter logístico.
- La estación de mercancías de la Font de Sant Lluís es capaz de albergar trenes de 750 metros de longitud (estándar europeo) desde octubre de 2012
- Está en construcción la vía en ancho europeo e ibérico desde la Ford hasta la estación de la Font de Sant Lluís.

Acabamos de analizar, como la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, plantea toda una batería de **nodos de actividades económicas, polígonos comarcales y polígonos industriales**.

Además, éstos son **independientes de los posibles polígonos industriales que pudieran desarrollarse en cada municipio hasta completar el Índice IMOSE** (indicador que valora la máxima ocupación de suelo destinado a actividades económicas por municipio)

Este índice, según la propia ETCV (directriz 95) se aplica a la clasificación de **nuevos suelos urbanos o urbanizables para usos industriales y terciarios** por el planeamiento urbanístico y territorial, independientemente del suelo calificado como industrial o terciario que tenga el municipio.

Este modelo debe revisarse y ajustarse:

* El **desarrollo** propuesto, en todo caso, debería ser **coherente con otros factores** relacionados, en la Comunidad Valenciana, y este problema es extensivo a multitud de países desarrollados, existe un proceso de **degradación de las áreas de actividad económica** existentes, incluso de obsolescencia en muchos casos, que se hace necesario abordar.

* La **afección medioambiental y paisajística** de muchas de estas actividades producen en el entorno, hace que hayan aparecido términos como Eco-Desarrollo

Industrial, Ecología Industrial, Industria Sostenible... se hace necesario que tanto a nivel de cada empresa/actividad como al área en la que se implantan, las actividades económicas sean cada vez más sostenibles con su entorno.

El modelo debe, **anuar el desarrollo con la sostenibilidad**.

* Parece lógico pensar ante la observación de los acontecimientos que los **nodos regionales logísticos** en la provincia de Valencia van a estar en **Sagunto y Valencia** (términos de Valencia y Ribarroja)

* En aras de un sistema urbano **jerarquizado, distribuido y de equilibrio territorial**, deberían existir otros nodos en una escala inferior que pudieran albergar zonas logísticas intermedias, en convivencia con otros usos industriales o terciarios principalmente.

* Y finalmente, en aquellas comarcas que su desarrollo industrial y terciario es relativamente bajo, o comarcas de menor densidad de población, la previsión de este nodo será de menor envergadura, pudiendo en su caso, depender de nodos más importantes en las comarcas vecinas.

	NODOS REGIONALES	NODOS COMARCALES	
	Establecidos por la Estrategia Logística de la Comunidad Valenciana (en activo)	COMARCAS DE MAYOR PESO RELATIVO DE ACT ECONÓMICAS	COMARCAS DE MENOR PESO RELATIVO DE ACT ECONÓMICAS
USO DOMINANTE	LOGÍSTICA	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA COMARCAL	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA COMARCAL
USOS CUYA COEXISTENCIA ES BENEFICIOSA	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA REGIONAL/NACIONAL	LOGÍSTICA	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA MUNICIPAL
USOS COMPATIBLES	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA COMARCAL	INDUSTRIAL Y TERCIARIO (E INNOVACIÓN) DE ESCALA MUNICIPAL	LOGÍSTICA

El peso relativo de actividades económicas de una comarca, es un concepto que ha querido aglutinar algunos indicadores que orientan sobre la idoneidad del tamaño y carácter de la actuación que se propone (nodos). Temas como la densidad de población, la densidad de suelo industrial o terciario existente, la vocación de desarrollo de la comarca, la presencia de importantes valores ambientales que desaconsejan la actuación o que motivan otro tipo de actuaciones en este sentido medioambiental más beneficiosas, etc.

* Estos nuevos nodos en principio, podrían ser de nueva creación, ampliación de zonas de actividad económica existentes o incluso de regeneración, adaptando las zonas existentes ante su falta de colmatación o presencia de degradación. En todo caso tendrían que tener la ubicación idónea y cumplir con las características que este uso requiere.

* Aunque a la vista de la cartografía del Proyecto SIOSE 2011, que ofrece un desarrollo de los suelos de actividades económicas de un **78%** o más, es necesario observar que:

Cuando un área está urbanizada, el SIOSE la da como desarrollada, que es lo que se ha tenido en cuenta para calcular este porcentaje, cuando en realidad, es posible que esté edificada o no. Si no está edificada, es obvio que este suelo tiene cabida para albergar multitud de actuaciones de acuerdo a sus características e incluso tiene la posibilidad de adaptación o mejora mediante su renovación (urbana)

Si por el contrario, está altamente consolidada o edificada, puede darse la circunstancia (más en el actual momento económico) de que las edificaciones estén o no en activo, abriendo posibilidades de rehabilitación/regeneración/renovación/reutilización...

Por tanto, el porcentaje de suelo edificado es obviamente menor.

* Ante otras razones como:

El **agravamiento del proceso de degradación y obsolescencia de áreas de actividad económica cuando se clasifica y desarrolla suelo en exceso** (puesto que es más económico desarrollar una actividad en suelo 'nuevo' que plantearse la reutilización, rehabilitación o regeneración)

El **valor del suelo, como medio físico**, por su aptitud a usos artificiales sobre todo en territorios como la Comunidad Valenciana, por la importancia del sector agrícola en la cultura, el paisaje (y en la economía)

Desde este documento se toma el criterio de (en igualdad del resto de condicionantes), primar la **regeneración**, frente a la ampliación y ésta frente a la generación de nuevo suelo destinado a la instalación de actividades económicas.

4.3.3 FACTORES DE DESARROLLO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Existen multitud de factores a tener en cuenta a la hora de programar suelo para actividades económicas en el territorio de calidad óptima, así como para su desarrollo, gestión y mantenimiento. A modo de resumen se citan a continuación algunos de los principales:

ACCESIBILIDAD CONECTIVIDAD MOVILIDAD SINERGIAS JERARQUIZACIÓN PLANEAMIENTO VIABILIDAD ECONÓMICA	LOCALIZACIÓN	PROGRAMACIÓN
MEDIO FÍSICO PATRIMONIO MEDIO NATURAL PAISAJE	TERRITORIO	
DIVERSIDAD DE USOS FLEXIBILIDAD NORMATIVA EQUIPAMIENTOS PARCELACIÓN: FORMA Y DIMENSIÓN RED VIARIA / APARCAMIENTOS ESPACIOS ABIERTOS, ZONAS VERDES TIPOLOGÍA EDIFICATORIA ESPACIOS LIBRES PARCELAS LOCALIZACIÓN: URBANO, PERIURBANO, AISLADO MODELO DE DISTRIBUCIÓN	OPTIMIZACIÓN	PLANIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN
INTEGRACIÓN INOCLUIDAD: NO GENERACIÓN DE IMPACTOS RACIONALIZAR USO DEL SUELO RESPECTO CICLO NATURAL DEL AGUA GESTIÓN INTEGRAL DEL AGUA SINERGIAS MOVILIDAD SOSTENIBLE PREVENIR CONTAMINACIÓN LUMÍNICA PREVENIR CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ELECTROMAGNÉTICA CONTINUIDAD DE ESPACIOS ABIERTOS EFICIENCIA ENERGÉTICA ENERGÍAS RENOVABLES GESTIÓN DE RESIDUOS MATERIALES AUTOCTONOS	CALIDAD URBANA	
IMAGEN CALIDAD EFICIENCIA ENERGÉTICA MATERIALES AUTOCTONOS INSTALACIONES VALLADO FLEXIBILIDAD		EDIFICACIÓN
FOMENTO DE LA CONSTITUCIÓN DE ENTES GESTORES ACTUACIONES DE MEJORA E INTEGRACIÓN OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS GENERACIÓN DE NUEVOS RECURSOS SERVICIOS CENTRALES (ENERGÉTICOS, RESIDUOS, SERVICIOS) PLANES DE MOVILIDAD MANTENIMIENTO		CONSERVACIÓN Y GENERACIÓN DE RECURSOS

Para dar cabida al máximo número de factores sobre todo de la fase de programación, para elegir la figura del líder o nodo comarcal, se han considerado los siguientes criterios:

- Para que sirva directamente a la mayor superficie posible, **localizaremos la/s agrupación/es de áreas económicas de mayor tamaño** en el ámbito de estudio.
- Analizaremos la **influencia de las infraestructuras** de transporte, cercanía puertos y aeropuertos, conexiones carreteras, ferrocarril, intercambiadores modales, cercanía de capitales de comarca,...
- Analizaremos el **suelo realmente desarrollado (SIOSE)** del total planificado.

4.3.4 TAMAÑO DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

Lógicamente, se procederá a localizar la/s agrupación/es de áreas económicas de mayor tamaño en el ámbito de estudio.

Para ello después de la agrupación de las áreas de actividad económica por cercanía como se ha descrito anteriormente, se clasifican éstas por su superficie. Esto puede observarse en el Anexo II Documentación Gráfica (Elección de nodos comarcales. Tamaño y consolidación de las Áreas de Actividad Económica)

Nota: Las áreas de calificación para actividades económicas han sido numeradas, tanto en su concepción inicial (normalmente coincidente con un instrumento de planeamiento como un Plan Parcial, Plan Especial, Homologación, Plan General...) como en la agrupación que se ha descrito. De esta manera, podemos comprobar datos como su superficie, localización (municipio), superficie de la agrupación, a qué agrupación pertenece... y otros datos más que podríamos añadir. Esta información puede observarse en el Anexo III Localización y tamaño de las actividades económicas y las agrupaciones propuestas.

De la observación de este plano, se concluye:

- Que el suelo destinado a actividades económicas se concentra enormemente alrededor de las **grandes infraestructuras de transporte** (principales autopistas y autovías, ferrocarril, puertos...), coincidiendo con las zonas menos abruptas de la provincia (a excepción de la comarca de la Vall d'Albaida)
- Que la mayoría de las áreas mayores de 200 hectáreas se encuentran en el **área metropolitana de Valencia**, y en menor medida en **capitales de comarca**, Sagunto, Xàtiva, Ontinyent, comarcas tradicionalmente industriales.
- Que las áreas de **mayor tamaño** (mayor de 500 hectáreas) se concentran en los puertos de Valencia y Sagunto y en las intersecciones de la A-7 con la A-3 y la V-31:

AREAS AGRUPADAS DE SUPERFICIE
>500 Ha (PROVINCIA DE VALENCIA)
Fuente: Elaboración propia
a partir de la Cartografía de
l'Institut Cartogràfic Valencià, de
la Conselleria d'Infraestructures,
Territori i Medi Ambient de
la Generalitat y del Instituto
Geográfico Nacional de España

4.3.5 SUELO PLANIFICADO Y SUELO DESARROLLADO

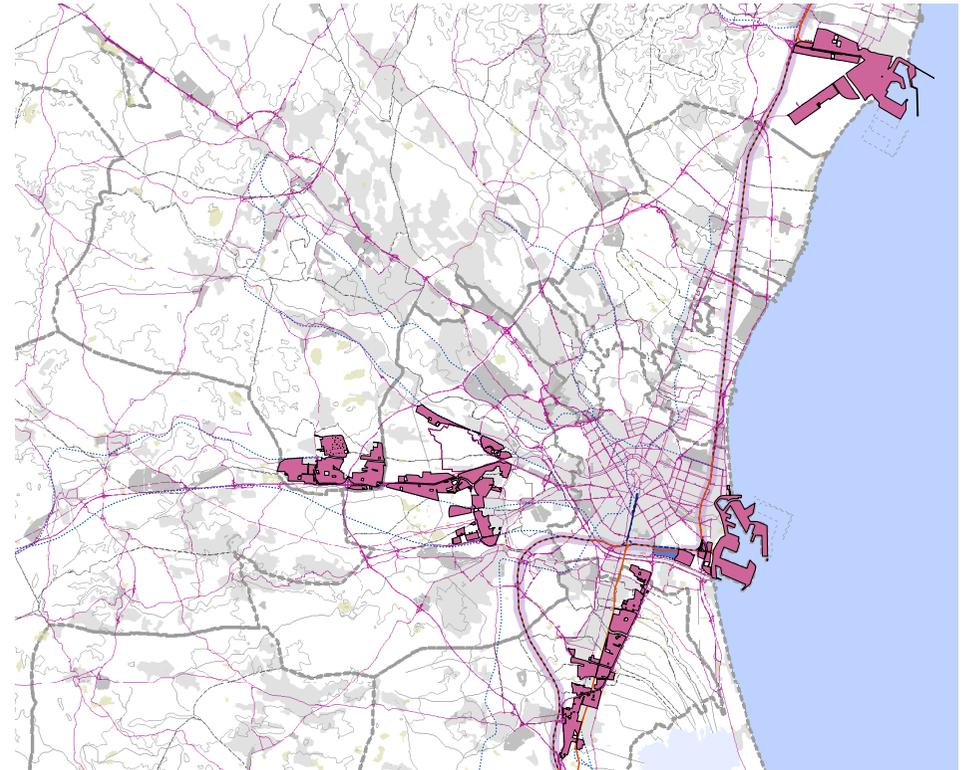
Es conveniente conocer el estado actual de los suelos de actividades económicas:

- Por una parte tenemos aquellos que sólo están **clasificados como suelo urbanizable pero no se han desarrollado**. Estos suelos ofrecen total flexibilidad a la hora de programarlos o no, y en el caso de optar por desarrollarlos hacerlo de manera que asuman el destino que les queremos dar de la mejor manera posible, con una ordenación y normativa urbanística óptimas para ello.

- Los diferenciaremos de aquellos que ya han sido, al menos, **urbanizados**. Esta información nos la da el SIOSE, en su última edición de 2011. En este caso, tenemos menos margen de maniobra en el caso de querer modificar alguna de sus características, sobre todo si ya se encuentran consolidados por la edificación.

Con ello también revisaremos la parte consolidada del ámbito, además de la superficie completa prevista por el planeamiento, que hemos analizado en el punto anterior.

Esto puede observarse en el Anexo II Documentación Gráfica (Suelo destinado a Actividades Económicas en la provincia de Valencia. Ocupación del Suelo)



4.3.6 ÁREAS DE INFLUENCIA

Ya se ha descrito la enorme importancia del factor localización de una actividad económica y sobre todo la importancia de su conectividad. Un dato más para establecer los nodos más importantes de actividad en las comarcas, es precisamente conocer sus conexiones:

- De primera magnitud, se considera la conectividad con las **infraestructuras de transporte principales**, que en la provincia de Valencia son:

Los puertos, Gandia, Sagunto y Valencia.

Las instalaciones logísticas del ferrocarril, Font de Sant Lluís, Cullera, Ford, Silla, Sagunto, Gandia, Benifaió y Alzira.

Las principales autovías y autopistas, A7, AP7, A23, CV50 (futura), A3, CV35, V21, A38, A35, CV40, V30, CV30, CV33, CV36, CV500 y A33.

Y el aeropuerto de Valencia.

- También se ha considerado la **cercanía a la capital de la comarca**, por los servicios que en ellas se concentran y de los que dependen las actividades económicas. Ofrecen otras ventajas como la de la movilidad sostenible, la mezcla de usos y la posibilidad de la integración con el municipio.

Para plasmar gráficamente esta influencia se ha realizado la siguiente operación para cada factor a valorar:

Se localizan aquellas áreas de actividad económica que se encuentran dentro de un 'buffer' o área de influencia de 1.000 metros. Se ha tomado esta distancia por considerar que es una influencia 'directa' sobre el área. A mayor distancia menor influencia.

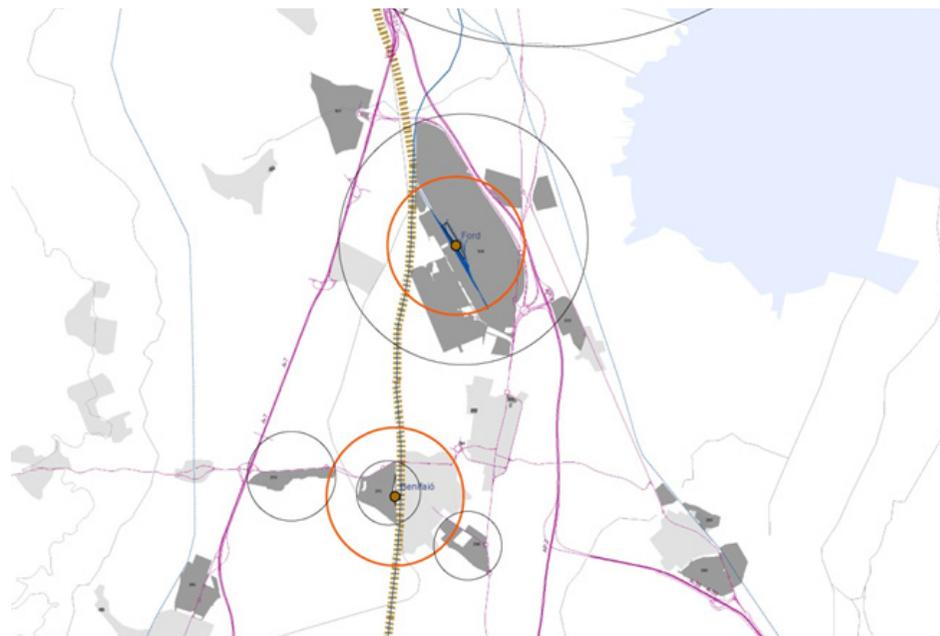
En el ejemplo, el buffer aparece representado en el ejemplo con un círculo rojo. Y las áreas influenciadas con un círculo negro. En el caso de la Ford el área 306 y en el caso de Benifaió las áreas 290, 191 y 288 (marcadas con círculos negros)

Después, se 'simplifica' la forma de las áreas 'influenciadas' uniéndolas entre sí.

Así se va obteniendo una representación gráfica de las influencias que ejercen sobre la localización de las actividades económicas la cercanía de las infraestructuras de transporte y de los servicios que ofrece una capital de comarca.

Esto puede observarse en el Anexo II Documentación Gráfica (Elección de Nodos Comarcales. Áreas de Influencia)

Genéricamente observamos que hay más concentración de áreas económicas donde hay más concentración de áreas de influencia: un 81% de las áreas de actividad económica (excluyendo las DIC) están dentro de una o más áreas de influencia.



EJEMPLO DE CÁLCULO DEL ÁREA DE INFLUENCIA

Fuente: Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España

4.3.7 INFRAESTRUCTURA VERDE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

La Infraestructura verde es (art 19bis de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje) una **estructura territorial básica** formada por las **áreas y elementos territoriales de alto valor ambiental, cultural y visual; las áreas críticas del territorio que deban quedar libres de urbanización; y el entramado territorial de corredores ecológicos** y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores con el fin de garantizar la calidad de vida, la preservación de la biodiversidad y el mantenimiento de los procesos ecológicos básicos.

La directriz 43 de la ETCV “Infraestructura verde e incremento de la ocupación de suelo para actividades económicas” establece:

1. La capacidad de acogida del territorio en función de la conservación de los valores ambientales, paisajísticos, económicos y culturales de la infraestructura verde y de la integridad de sus procesos, es el **primer condicionante** de los nuevos desarrollos de los usos industriales y terciarios en el territorio.
2. La planificación territorial y urbanística deberá definir esta infraestructura verde en sus documentos de planificación con **carácter previo** al análisis y determinación de las necesidades de suelo para futuros desarrollos para actividades económicas.

Los espacios integrantes de la Infraestructura Verde quedan recogidos en la misma LOTPP, así como en el PAT de la Infraestructura Verde y Paisaje (en proceso de tramitación) y en el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana:

Directriz 38. Espacios que integran la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana

En ejecución y desarrollo de lo establecido en el artículo 19 bis de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana está integrada por:

- a) Los espacios que constituyen la **Red Natura 2000** en la Comunitat Valenciana, designados o declarados de conformidad con lo establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y Biodiversidad.

Por tanto, tenemos los ZEC (y LIC) y ZEPAs de la Provincia de Valencia:

ZEC	CÓDIGO	NOMBRE	MUNICIPIO	DOCV	HECTÁREAS
	ES5234001	COVA DEL SARDINER	SAGUNT	6977 04/03/2013	1,00
	ES5234004	CUEVA DEL BARRANCO HONDO	CHESTE	6977 04/03/2013	1,00
	ES5234003	TÚNEL DEL CARCALÍN	BUÑOL	6977 04/03/2013	1,00
	ES5234005	SIMA DE L'ÀGUILA	PICASSENT	6977 04/03/2013	1,00
	ES5233051	COVA DE LES MERAVELLES DE L'LOMBAI	L'LOMBAI	6977 04/03/2013	1,00
	ES5234006	COVA DE LES MERAVELLES D'ALZIRA	ALZIRA	6977 04/03/2013	1,00
	ES5233048	SIMA DE LES GRAELLES	TOUS	6977 04/03/2013	1,00
	ES5234002	CUEVA NEGRE	AYORA	6977 04/03/2013	1,00
	ES5233050	COVA DE LA MONEDA	COTES	6977 04/03/2013	1,00
	ES5234007	COVA XURRA	GANDIA	6977 04/03/2013	1,00
	ES5233049	COVA DE LES RATES PENADES	ROTVA	6977 04/03/2013	1,00
	ES5214002	TÚNEL DE CANALS	CANALS	6977 04/03/2013	1,00
	ES5214003	COVA DELS MOSSEGUEROS	VALLADA	6977 04/03/2013	1,00

LIC	NOMBRE	MUNICIPIO	DOCV	HECTÁREAS
	Avenç de les Gralles (Navarrés)	NAVARRÉS	L206	1,00
	Cueva del Barranco Hondo (Cheste)	CHESTE	L206	1,00
	Sima de l'Àguila (Picassent)	PICASSENT	L206	1,00
	Valle de Ayora y sierra del Boquerón	COFRENTES; JALANCE; JARAFUËL; TERESA DE COFRENTES; ZARRA	L206	16.825,15
	Muela de Cortes y El Carrog	AYORA; BICOP; COFRENTES; CORTES DE PALLÀS; DOS AGUAS; JALANCE; JARAFUËL; MILLARES; NAVARRÉS; QUESA; TERESA DE COFRENTES; TOUS	L206	61.519,08
	Sierres de Martés y el Ave	CATADAU; COFRENTES; CORTES DE PALLÀS; DOS AGUAS; L'LOMBAI; MACASTRE; MILLARES; MONTRÓY; REAL DE MONTRÓY; REQUENA; TOUS; TURÍS; YÀTOVA	L206	35.242,05
	Sierra de Martés	BUÑOL; REQUENA; SIETE AGUAS; YÀTOVA	L206	15.066,37
	Hoces del Cabriel	REQUENA; VENTA DEL MONDO; VILLAGORDO DEL CABRIEL	L206	13.234,37
	Sierra del Negrete	BENAGÉBER; CHEVA; CHERA; CHULLILLA; DOMÈRO; LORIGULLA; REQUENA; SIETE AGUAS; SINARCAS; SOT DE CHERA; UTIEL	L206	21.934,19
	Los Lavajos de Sinarcas	SINARCAS	L206	24,79
	Alto Turia	ARAS DE LOS QUAMOS; BENAGÉBER; CALLES; CHEVA; DOMÈRO; LORIGULLA; SINARCAS; TITAGUAS; TUËJAR	L206	14.449,34
	Sabinar de Alpuente	ALPUENTE; ARAS DE LOS QUAMOS; YESA, LA	L206	9.195,97
	Arroyo Cerezo	CASTELFABIB; VALLANCA	L206	5.402,66
	Riós del Rincón de Ademuz	ADEMÚZ; CASAS ALTAS; CASAS BAJAS; CASTELFABIB; TORREBAJA; VALLANCA	L206	1.410,29
	Pueblo de San Miguel	ADEMÚZ; CASAS ALTAS; CASAS BAJAS; PUEBLA DE SAN MIGUEL	L206	8.853,13
	La Marjal dels Moros	PUÇOL; SAGUNT / SAGUNTO	L206	630,47
	La Serra Calderera	ALBAAT DELS TARONGERS; AGLIMA DE ALFARA; ALTURA; ESTIVELLA; GÀTOVA; GILET; MARINES; NAQUERA; ODOCAU; SAGUNT / SAGUNTO; SEGART; SEGORBE; SERNA; TORRES TORRES	L206	17.781,51
	Curs mitjà del riu Palància	AGUAS DE PALANCA; BEJIS; CASTELLNOVO; GELDO; JÉRICA; NAVAJAS; SEGORBE; SONEJA; SOT DE FERREER; TERESA; TORÀS; VIVIR	L206	3.664,16
	Túnel de Canals	CANALS	L206	1,00
	Cova dels Mosseguellos (Vallada)	MOXENT / MOGENTE; VALLADA	L206	1,00
	La Marjal de la Safor	GANDIA; TAVERNES DE LA VALLDIGNA; XERACO; XERESA	L206	1.244,86
	Serres del Montdóver i la Marxaquera	ADOR; ALMISERA; BARX; BENAFIJO DE LA VALLDIGNA; GANDIA; LLUXENT; PINET; QUATRETONDA; RÓTOVA; SIMAT DE LA VALLDIGNA; TAVERNES DE LA VALLDIGNA; XERACO; XERESA	L206	7.582,19
	Serra de Cortera	ALZIRA; BENAFIJO DE LA VALLDIGNA; CORBERA; FAVARA; LAURE; TAVERNES DE LA VALLDIGNA	L206	4.819,84
	Ullals del riu Verd	ALBERIC; BENIMODO; MASALAVES	L206	27,94
	Cap de Cullera	CULLERA	L206	0,21
	L'Albufera	ALBAIL; ALBALAT DE LA RIBERA; ALFARA; ALGEMÍS; BENIPARRILL; CATARRIDA; CULLERA; MASANASSA; SEDAVI; SILLA; SOLIANA; SUËCA; VALENCIA	L206	27.538,16
	Serra del Castell de Xàtiva	XÀTIVA	L206	3,29
	Curs mitjà del riu Albaida	ALFARRAS; BELLÚS; BENSIGNÁN; BENISUERA; GENOVÉS; GUADASEQUÉS; MONTAVERNER; POBLA DEL DUC, LA; QUATRETONDA; SEMPFRÈ; XÀTIVA	L206	863,94
	Curs medio y bajo del Júcar	ALBALAT DE LA RIBERA; ALBERIC; ALCANËTERA DE XÒQUER; ALGEMÍS; ALZIRA; ANNA; ANTELLA; BENIXIDA; BENIMULÈM; BOLBATE; CÀNCER; CARCAJENT; CASTELLÓ DE LA RIBERA; CHELLA; COTES; CULLERA; ESTUBERNY; FORTALENY; GAVARRA; LAURE; NAVARRÉS; POLINYÀ DE XÒQUER; RÍOJA; SELLUNT; SUËCA; SUJANACÀRCER; TOUS	L206	370,53
	Sierra del Muguón	AYORA	L206	1.748,64
	Serres de Mariola i Carrascar de la Font Roja	AGRES; ALCOI / ALCOY; ALFARA; BANYERES DE MARIOLA; BOCARJENT; COCENTAINA; IBI; MURO DE ALCOI; ONTINYENT	L206	19.946,00
	Marjal de Pego-Oliva	OLIVA; PEGO	L206	1.254,99
	Els Alforins	BANYERES DE MARIOLA; BENEFIMAMA; CÀRDABA; CAMP DE MIRRA, EL; CAMPO DE MIRRA; FONTANARAS DELS ALFORINS; VILLENA	L206	10.115,65
	Serra d'Enguera	ENGERERA; FONT DE LA FIGUERA, LA; MONJENT / MODJENT; VALLADA	L206	17.323,77
	Dunes de la Safor	CULLERA; DAIMAS; GANDIA; GUARDAMAR DE LA SAFOR; OLIVA; PILES; TAVERNES DE LA VALLDIGNA; XERACO	L206	68,78
	Serra de la Safor	ORXA, L' / LORCHA; VALL DE GALLINERA; VILLAGONGA	L206	3.514,55

ZEPA	NOMBRE	MUNICIPIO	DOCV	HECTÁREAS
	Serres de Mariola i de la Font Roja	AGRES; ALCOI / ALCOY; ALFARA; BANYERES DE MARIOLA; BOCARJENT; COCENTAINA; IBI; MURO DE ALCOI; ONTINYENT	6031	22.952,38
	L'Albufera	ALBAIL; ALBALAT DE LA RIBERA; ALFARA; ALGEMÍS; BENIPARRILL; CATARRIDA; CULLERA; MASANASSA; SEDAVI; SILLA; SOLIANA; SUËCA; VALENCIA	6031	29.265,57
	Montdóver - Marjal de la Safor	ADOR; ALMISERA; BARX; BENAFIJO DE LA VALLDIGNA; GANDIA; LLUXENT; PINET; QUATRETONDA; RÓTOVA; SIMAT DE LA VALLDIGNA; TAVERNES DE LA VALLDIGNA; XERACO; XERESA	6031	9.218,18
	Montañas de la Marina	ADQUERA; ALCALALÍ; ALCOLEJA; ALTA; BENASAU; BENARRIBIG; BENARJÓ; BENARÉS; BENEDOMA; BENIFATO; BENIMANTELL; BENIMASSOT; BENIMEL; BENISA; BOLLUDA; CALDOSA D'EN SARNA; CAP; CASTELL DE CASTELL; CONFRENS; SERNA; FACHOSA; FANOGA; FINESTRAT; GUADASEST; LIBRES; NUGUA; LA; ORODRA; OROJA; OROJA, L' / LORCHA; OROJA; PEGO; PENAGUILA; PLANES; POLOP; QUATRETONDA; RÀFOL D'ALMUNIA; EL; SAGRA; SANET Y NEGRALS; SELLA; TARBENA; TOLLORS; TOLLORS; VALL DE GALLINERA; VALL DE LAGUAR, LA; VALL D'ACALIA, LA; VALL D'IBRO, LA; VERGER, EL; VILLAGONGA; XÀLD	6031	43.117,77
	Hontanar - La Ferriza	ADEMÚZ; CASAS ALTAS; CASAS BAJAS; CASTELFABIB; VALLANCA	6031	3.145,28
	Marjal Estany d'Almonera	ALMISERA; BENITÉS; LUCÍA; LA; MONEDA; QUARTILL; SAGUNT / SAGUNTO; XILIES / CHILCHES	6031	1.486,99
	Alto Turia y Sierra del Negrete	ALPUENTE; ARAS DE LOS QUAMOS; BENAGÉBER; BUSGARRA; CALLES; CHEVA; CHERA; CHULLILLA; DOMÈRO; GISTALBA; HIGUERUELAS; LORIGULLA; LOSA DEL OBISPO; PEDRALBA; REQUENA; SINARCAS; SOT DE CHERA; TITAGUAS; TUËJAR; YESA, LA	6031	100.314,70
	Serra de Malacara	BUÑOL; REQUENA; SIETE AGUAS; YÀTOVA	6031	15.066,37
	Mesa - Muguón - San Benito	AYORA	6031	7.037,57
	Sierra Calderera	ALBAAT DELS TARONGERS; AGLIMA DE ALFARA; ALTURA; ESTIVELLA; GÀTOVA; GILET; MARINES; NAQUERA; ODOCAU; SAGUNT / SAGUNTO; SEGART; SEGORBE; SERNA; TORRES TORRES	6031	18.777,21
	Marjal dels Moros	PUÇOL; SAGUNT / SAGUNTO	6031	620,73
	Hoces del Cabriel	REQUENA; VENTA DEL MONDO; VILLAGORDO DEL CABRIEL	6031	31.849,52
	Sierra de Martés - Muela de Cortes	ALBORACHE; ANNA; AYORA; BICOP; BOLBATE; CATADAU; CHELLA; COFRENTES; CORTES DE PALLÀS; DOS AGUAS; ENGERERA; GUADASSUAR; JALANCE; JARAFUËL; L'LOMBAI; MACASTRE; MILLARES; MOXENT / MOGENTE; MONTRÓY; NAVARRÉS; QUESA; REAL; REQUENA; TERESA DE COFRENTES; TOUS; TURÍS; VALLADA; YÀTOVA	6031	141.401,90

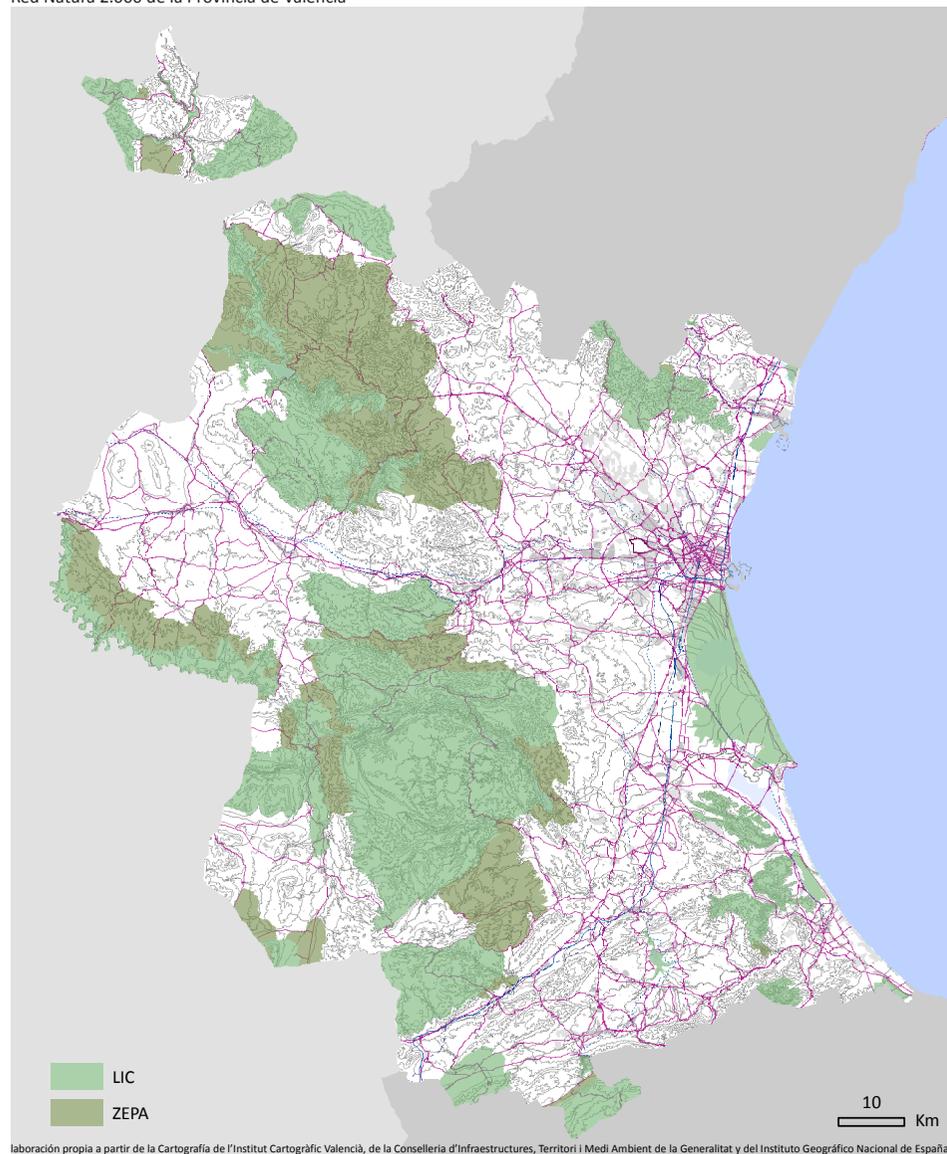
ZEC (y LIC) y ZEPA de la Provincia de Valencia. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Cartografía Temática de la CV

b) La red que comprende los **espacios naturales protegidos** declarados como tales de conformidad con la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana, incluyendo, en su caso, sus áreas de amortiguación de impactos.

Por tanto se incluyen en este apartado:

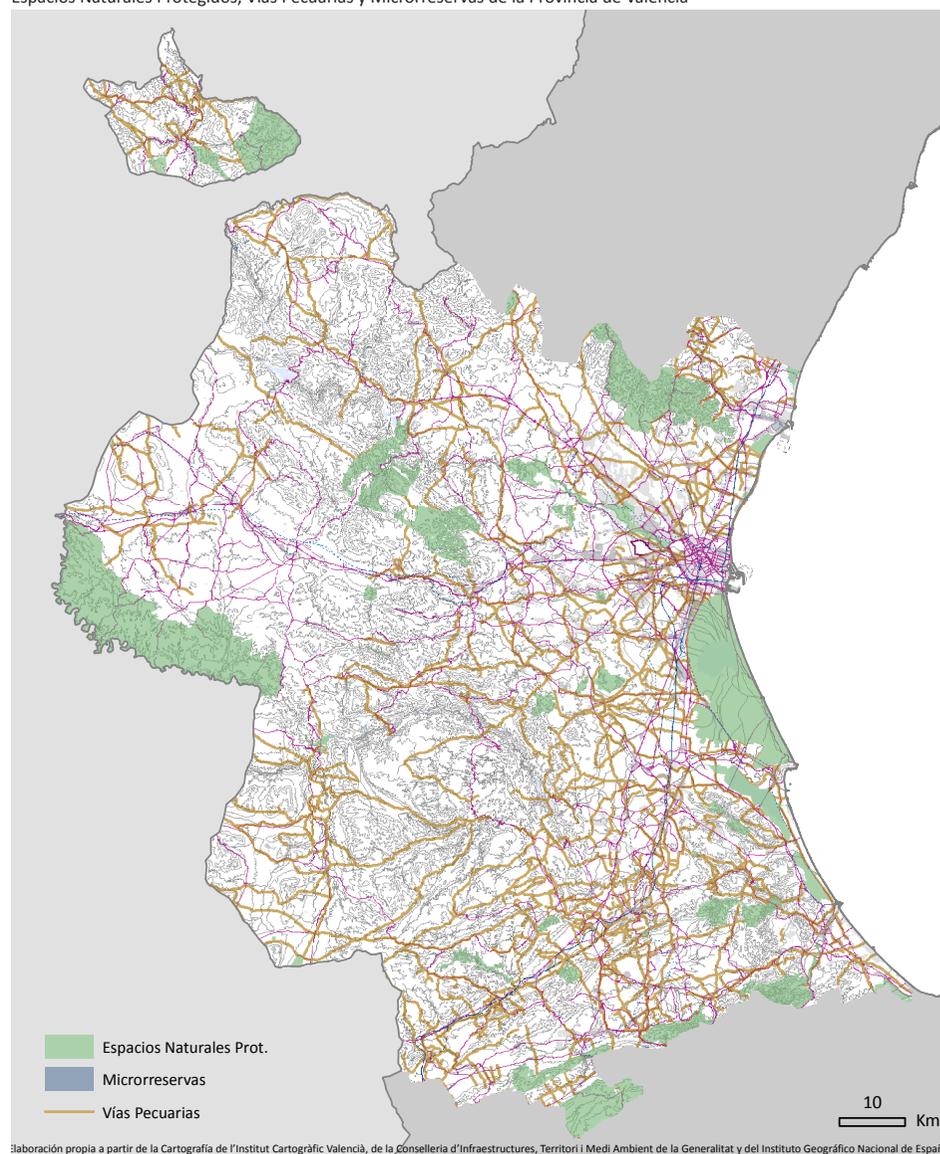
Parques naturales, Parajes naturales, Parajes naturales municipales, Reservas naturales, Monumentos naturales, Sitios de interés, Paisajes protegidos, Zonas húmedas, Cuevas y Vías Pecuarias

Red Natura 2.000 de la Provincia de Valencia



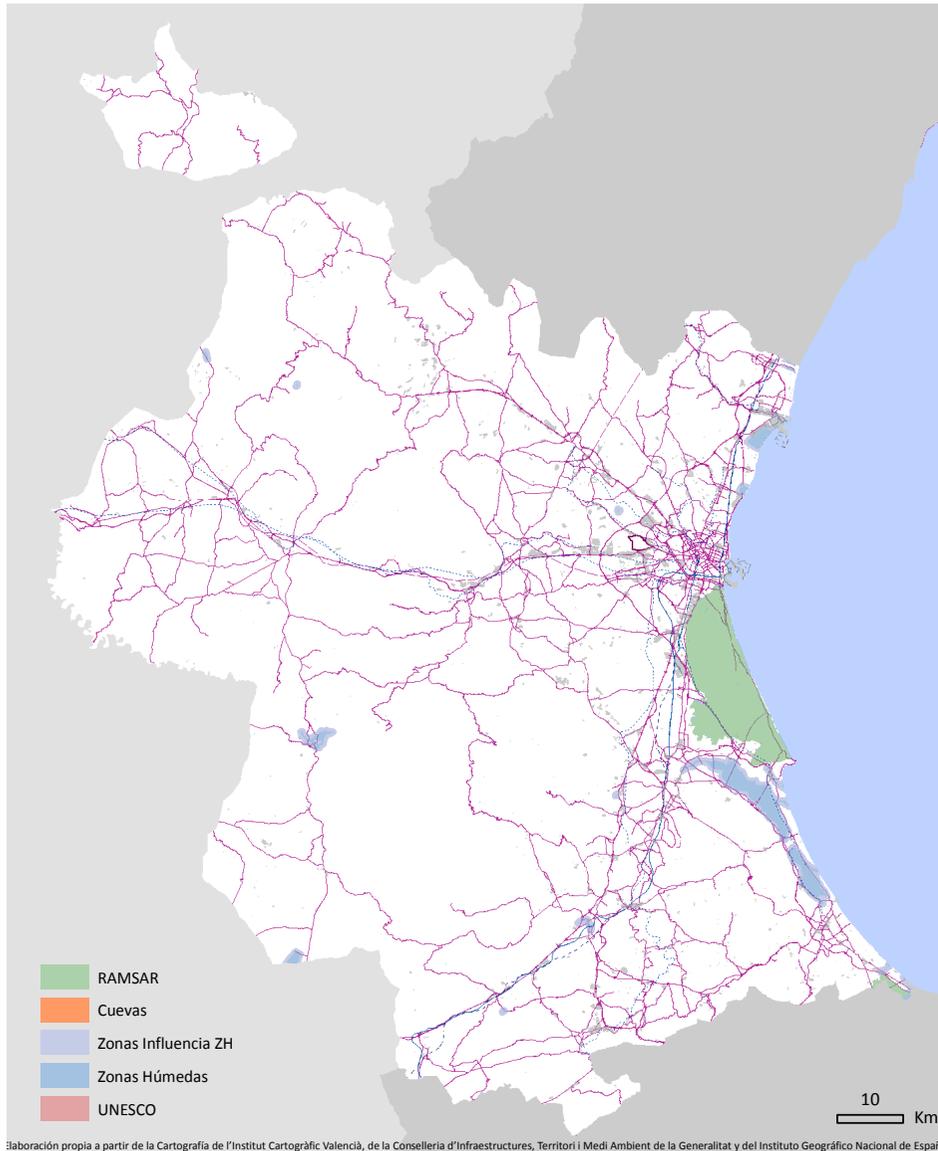
laboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

Espacios Naturales Protegidos, Vías Pecuarias y Microrreservas de la Provincia de Valencia



laboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

Áreas protegidas por Instrumentos Internacionales y Zonas Húmedas Catalogadas de la Provincia de Valencia



c) Las áreas protegidas formalmente designadas por **instrumentos internacionales**, señaladas en el artículo 49 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

En este apartado quedan incluidos:

Los Humedales de Importancia Internacional, del Convenio de Ramsar, en la provincia de Valencia, sólo la Albufera.

Los sitios naturales de la Lista del Patrimonio Mundial, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.

Las áreas protegidas del Convenio para la protección del medio ambiente marino del Atlántico del nordeste (OSPAR)

Las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM), del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo.

Los Geoparques, declarados por la UNESCO.

Las Reservas de la Biosfera, declaradas por la UNESCO.

Las Reservas biogenéticas del Consejo de Europa

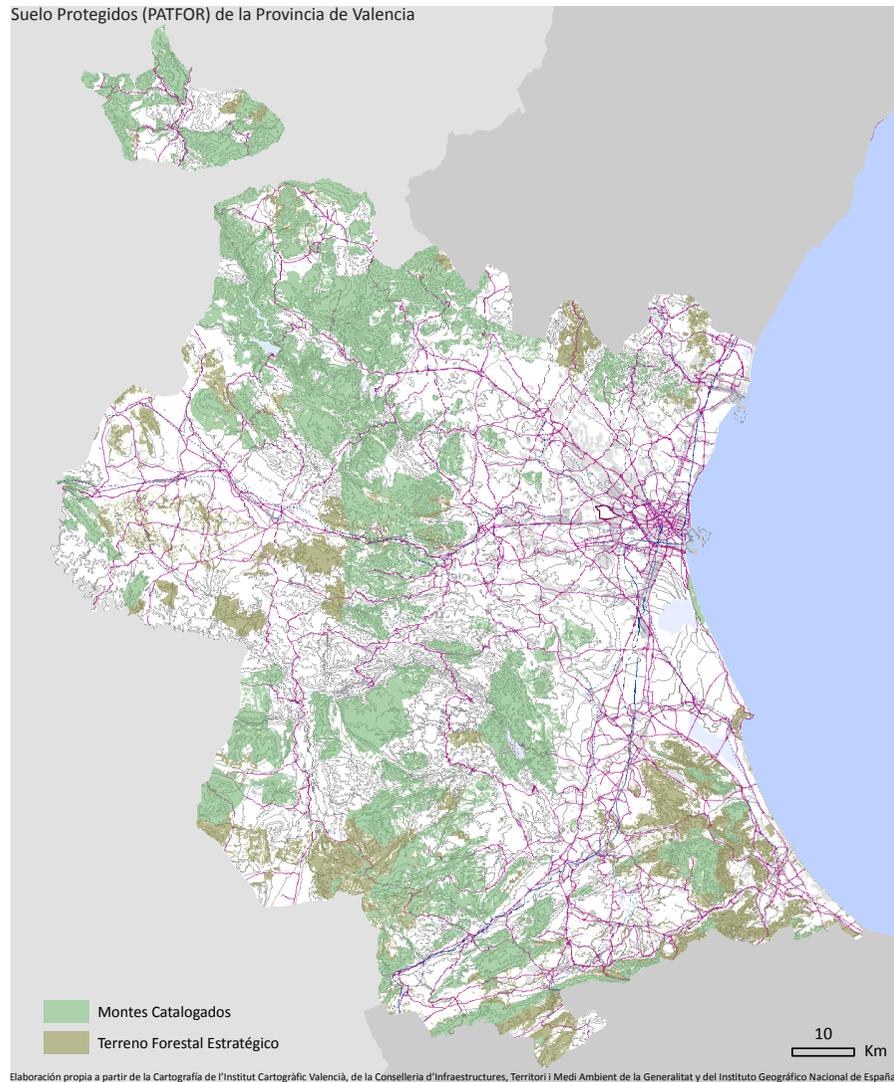
d) Las **zonas húmedas catalogadas y las cavidades subterráneas incluidas en el correspondiente catálogo**, tal y como se prevé en la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.

Según el Acuerdo de 10 de septiembre de 2002, del Gobierno Valenciano, de aprobación del Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana y el DECRETO 65/2006, de 12 de mayo, del Consell, por el que se desarrolla el régimen de protección de las cuevas y se aprueba el Catálogo de Cuevas de la Comunitat Valenciana.

e) Los **montes de dominio público y de utilidad pública** o protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente catálogo, así como los terrenos que sean clasificados como **áreas de suelo forestal de protección** en el Plan General de Ordenación Forestal de la Comunitat Valenciana formulado en desarrollo de la Ley 3/1993, Forestal de la Comunitat Valenciana, o instrumento de ordenación que le sustituya.

Ahora ambos se encuentran en el Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana.

Suelo Protegidos (PATFOR) de la Provincia de Valencia



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

f) Los **espacios litorales** de interés ambiental y cultural que no se encuentren incluidos en ninguno de los supuestos anteriores.

g) Los **espacios de interés cultural** a los que se refiere el artículo 21.3, de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje, según redacción dada por la Ley 12/2009, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat.

Según la legislación de patrimonio valenciano.

Se ha incluido la Red de Senderos y el trazado de la Vía Augusta.

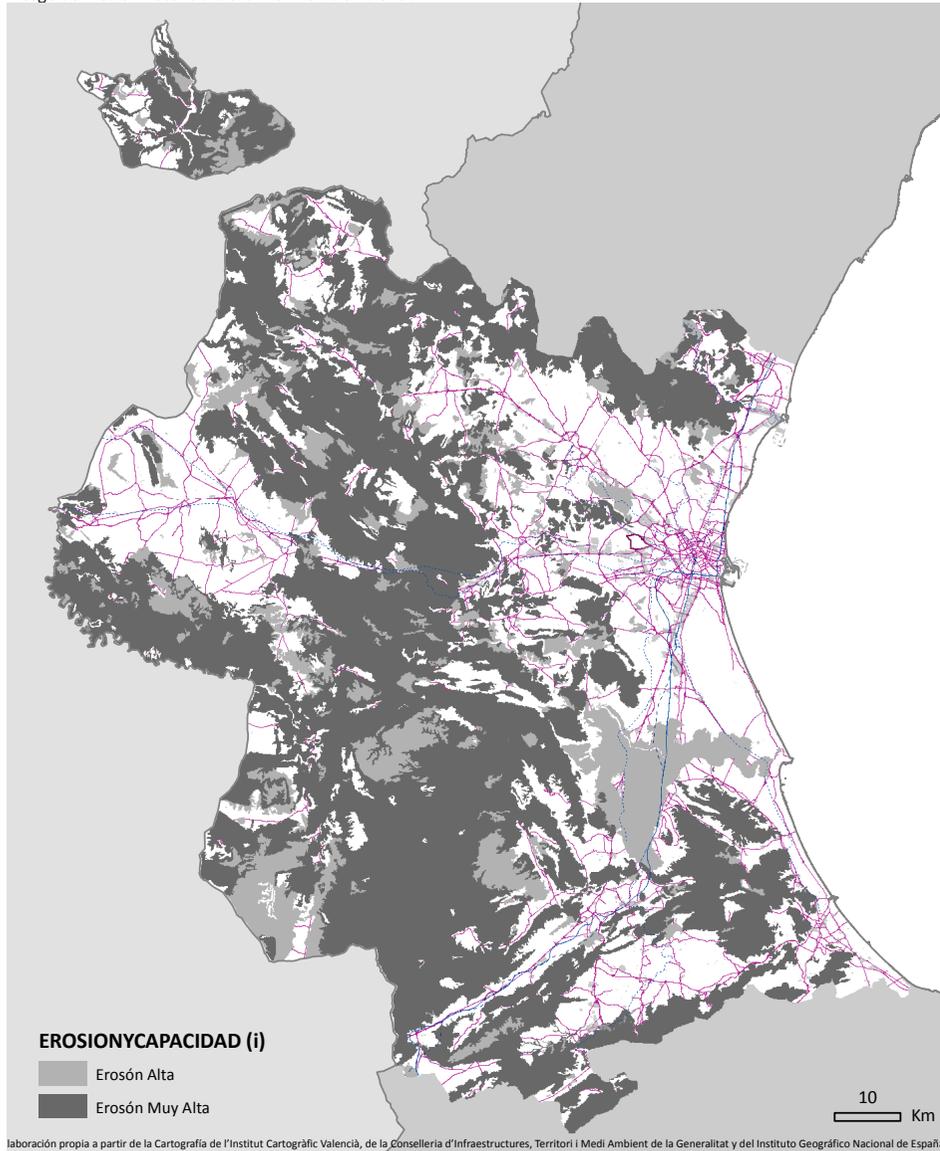
h) Las zonas que se encuentren sometidas a riesgo de inundación, de acuerdo con lo establecido al respecto en el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana y sus modificaciones y revisiones.

i) Las zonas que presenten un riesgo significativo de **erosión o contaminación de acuíferos**, definidas y delimitadas de acuerdo con los criterios y normas establecidas en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y, en su caso, por un Plan de Acción Territorial confeccionado a tal efecto.

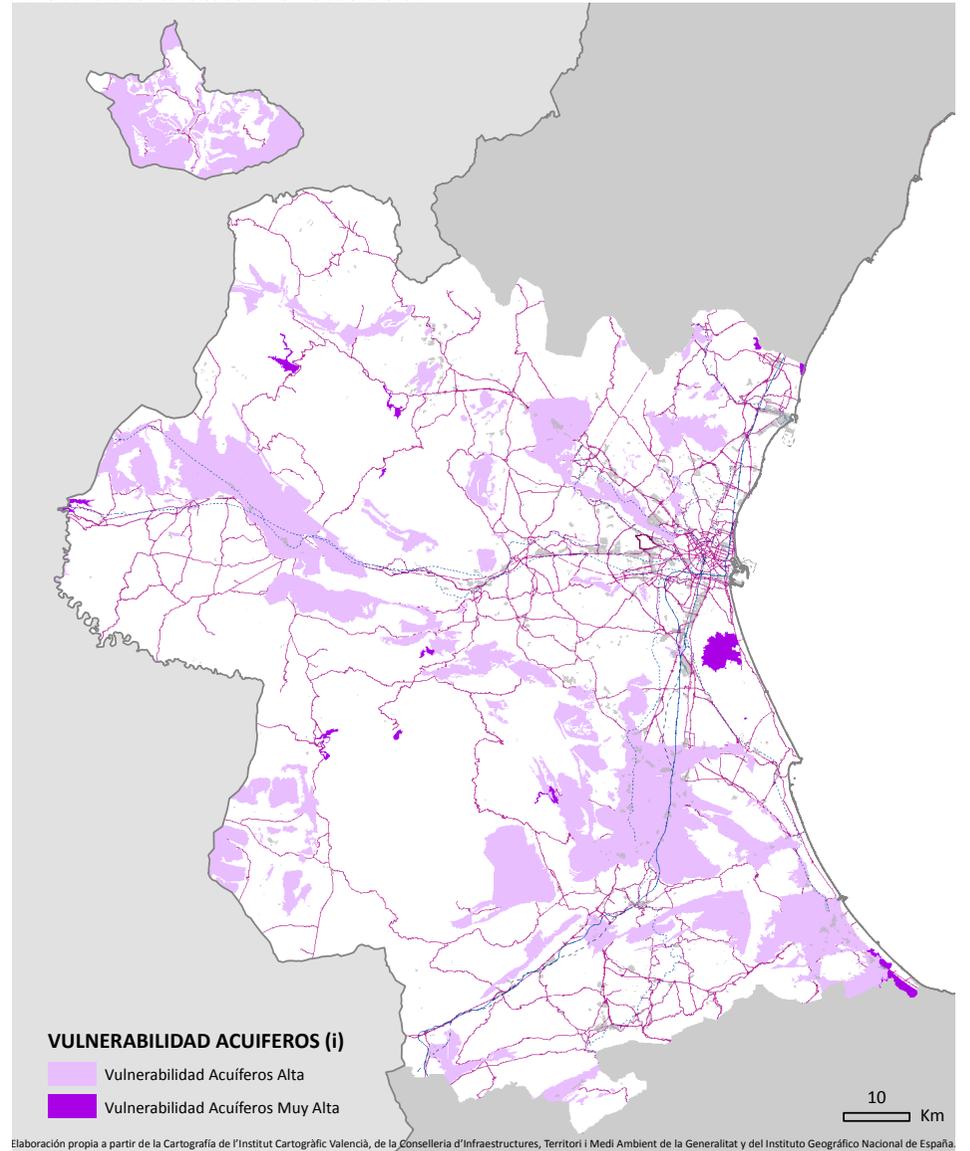
En principio, en la cartografía de la Infraestructura Verde que ha establecido el Instituto Cartográfico Valenciano no figuran los suelos con estos riesgos. Tampoco se han realizado PAT de los mismos, la Generalitat Valenciana publicó unas guías en el año 1.998 (Vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas por actividades urbanísticas en la Comunidad Valenciana y Accesibilidad potencial a los recursos hídricos en la Comunidad Valenciana) en las que sí que aparecían estos riesgos, los incluiremos teniendo en cuenta que fueron realizados a escalas muy generosas, por lo que este riesgo debería concretarse cuando se baja de escala.

j) Las **zonas críticas** respecto a cualquier riesgo natural e inducido significativo, definidas y delimitadas de acuerdo con los criterios y normas establecidas en la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y, en su caso, por un Plan de Acción Territorial confeccionado al efecto.

Riesgo de Erosión Potencial de la Provincia de Valencia

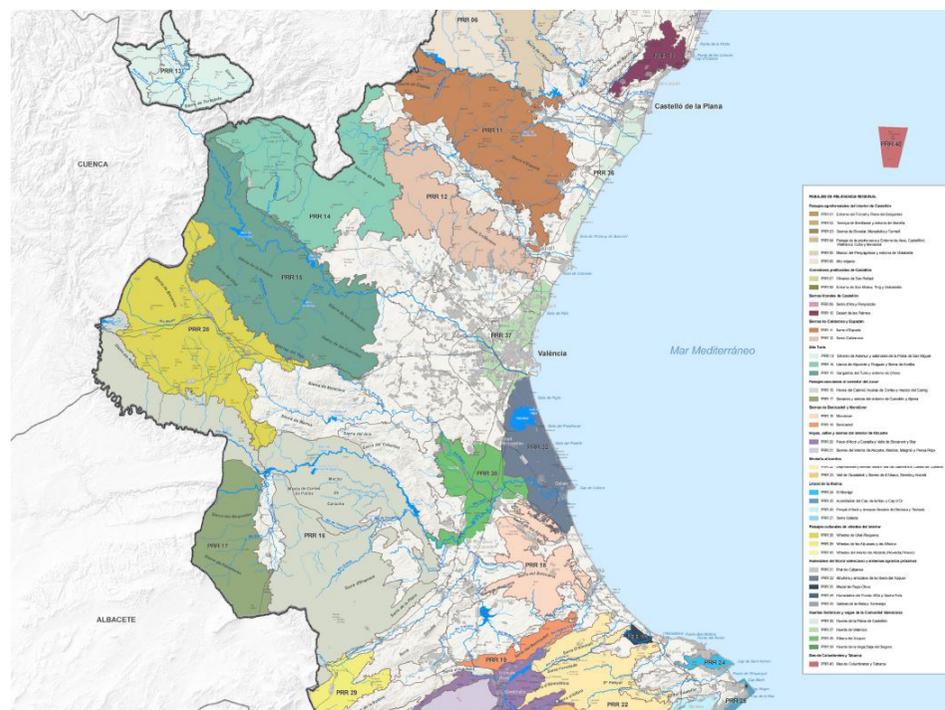


Vulnerabilidad de Acuíferos de la Provincia de Valencia



k) Las áreas en las que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas para su incorporación a la mencionada infraestructura verde, por su interés para la conservación y disfrute del **paisaje**, para la protección de terrenos que presenten especiales **valores agrarios** cuya preservación sea conveniente para el medio rural o para la protección de espacios naturales que, sin haber sido declarados expresamente como protegidos, reúnan valores naturales merecedores de protección o se hallen profundamente transformados y en los que sea necesario establecer medidas de rehabilitación destinadas a disminuir los impactos paisajísticos existentes.

El PAT de la Infraestructura Verde y Paisaje (en tramitación) establece los paisajes de relevancia regional que valora para su protección.

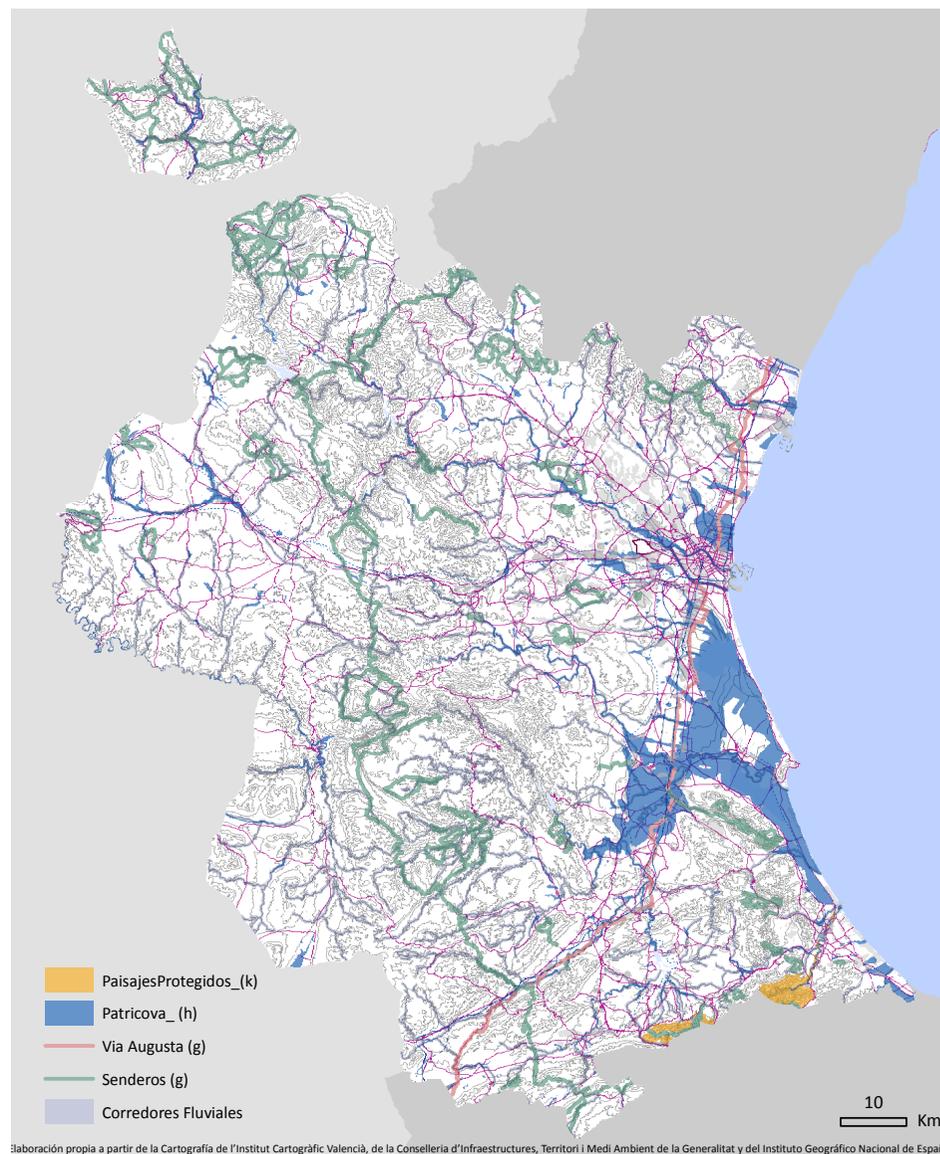


Delimitación de los paisajes de relevancia regional. Fuente: PAT de la Infraestructura Verde y del Paisaje.

Y los paisajes específicamente protegidos en la Provincia de Valencia:

PAISAJES PROTEGIDOS		MUNICIPIO	DOCV	HECTÁREAS
NOMBRE				
Ombria del Benicadell	ALBAIDA; ATZENETA D'ALBAIDA; BÉLGIDA; BENIATJAR; BUFAL; CARRICOLA; PALOMAR, EL; OTOS; RÀFOL DE SALEM; SALEM		5188	2103,11
Serpis	ADOR; ALCOGER DE PLANES; ALCOI / ALCOY; ALMOINES; ALQUERIA D'ASNAR, L'; BENIARJÓ; BENIARRÉS; BENIFLÀ; BENIMARFULL; COCENTAINA; GAIANES; GANDÍA; MURO DE ALCOY; ORXA, L' / LORCHA; PALMA DE GANDÍA; PLANES; POTRÍES; REAL DE GANDÍA; VILLALONGA		5492	12730,64

PAISAJES PROTEGIDOS, SENDEROS, VÍA AUGUSTA, SUELOS CON RIESGO DE INUNDACIÓN Y CORREDORES FLUVIALES de la Provincia de Valencia



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

Una de las características obvias del territorio en cuanto a medio físico, que se analiza en este documento es la agricultura, gran parte del suelo rural de la provincia de Valencia está cultivado. No es objeto de este documento establecer qué ámbitos de suelos son los que contribuyen a la economía de un medio rural concreto o cuales deben incluir medidas de rehabilitación para eliminar el impacto producido. Este tema se tratará, aunque de una manera genérica en el siguiente punto.

l) Los espacios de la zona marina, teniendo en cuenta que la delimitación, ordenación y gestión de los mismos deberá hacerse de forma conjunta con los terrenos litorales a los que se encuentren asociados.

m) Las áreas, espacios y elementos que garanticen la adecuada conectividad territorial y funcional entre los diferentes elementos constitutivos de la infraestructura verde, con especial referencia a las áreas fluviales y los conectores ecológicos y territoriales.

En principio, en la cartografía de la Infraestructura Verde que ha establecido el Instituto Cartográfico Valenciano no figura estos conectores, desde este documento se establecen aquellos conectores fluviales de especial relevancia (escala regional) con un ancho orientativo de 500 metros.

Finalmente, se obtiene la documentación gráfica que figura en el Anexo II Documentación Gráfica (Elección de Nodos Comarcales. Infraestructura Verde)

4.3.8 VALOR INTRÍNSECO DE LA AGRICULTURA EN EL TERRITORIO

La agricultura en la Comunidad Valenciana es una actividad económica ciertamente importante, comarcas como La Ribera o la Plana de Utiel-Requena basan gran parte de su economía en el sector.

Es un **sector** profundamente '**exportador**', de hecho es el tercer sector exportador con un 20% del total exportado en 2.011, las cifras del IVE así lo muestran

ESTADÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR E INTRACOMUNITARIO, 2012

Evolución de las exportaciones y expediciones por productos según secciones del TARIC, 1988-2012
Provincia de Valencia

Sección	Exportaciones y expediciones (Millones de euros)																						
	2012 (*)	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
01 ANIMALES VIVOS Y PRODUCTOS REINO ANIMAL	203,98	233,88	197,91	204,30	177,55	177,83	144,68	128,19	120,57	113,68	121,46	127,34	113,98	104,39	94,00	79,12	57,41	33,81	27,10	13,65	10,91	12,71	7,92
02 PRODUCTOS DEL REINO VEGETAL	2281,99	2.120,06	2.065,30	1.861,17	1.903,99	1.942,36	1.781,46	1.677,72	1.744,52	1.809,76	1.776,75	1.480,23	1.416,10	1.289,65	1.271,64	1.330,57	1.167,95	1.119,97	1.052,16	868,76	963,07	843,25	740,46
03 GRASAS Y ACEITES, PRODUCTOS DE SU DESDOBL., CERAS	62,89	50,69	37,05	23,53	26,25	22,69	27,80	20,24	29,96	28,92	30,07	33,56	21,11	9,35	27,36	52,62	47,42	36,55	21,83	12,63	10,99	11,07	20,60
04 PROD. ALIMENTICIOS, BEBIDAS, TABACO	734,93	630,70	513,59	460,53	460,64	438,81	444,94	426,55	425,01	456,81	426,10	352,24	332,91	350,63	320,87	289,93	213,56	174,79	176,95	154,79	113,95	109,17	92,30
05 PRODUCTOS MINERALES	243,33	184,44	130,48	95,62	163,50	167,51	157,80	111,52	99,82	75,70	67,87	64,75	57,62	54,24	45,17	49,78	40,39	30,59	14,77	7,99	7,59	9,55	14,32
06 PRODUCTOS DE LAS IND. QUÍMICAS Y DERIVADOS	791,97	599,91	553,80	476,88	451,06	431,71	374,44	364,02	355,12	314,98	271,75	246,61	196,37	193,03	179,66	146,04	128,91	102,04	68,86	47,62	49,78	41,25	48,03
07 MATERIAS PLÁSTICAS ARTIF., CAUCHO Y SUS MANUF.	371,21	315,89	271,38	223,53	245,57	254,27	232,30	216,59	208,75	213,47	203,81	189,33	182,19	134,34	125,00	105,27	79,10	71,32	44,32	33,39	25,63	23,79	19,71
08 PIELÉS, CUEROS Y SUS MANUFACTURAS	124,38	116,43	84,72	62,27	86,03	102,55	100,92	99,47	101,67	120,18	121,54	115,46	99,95	74,19	84,24	88,94	74,73	76,04	84,64	65,40	51,41	42,11	48,08
09 MADERA, CORCHO Y SUS MANUFACTURAS	106,37	117,98	110,71	136,00	169,25	230,14	267,17	236,95	213,02	184,77	189,56	140,01	142,01	125,32	103,93	107,23	88,47	79,54	69,14	49,23	37,03	39,14	39,44
10 PAPEL, SUS MATERIAS PRIMAS Y MANUFACTURAS	77,22	96,31	88,79	86,65	91,70	87,61	72,92	80,94	75,47	77,36	76,11	65,62	62,77	50,30	45,24	43,61	36,42	35,95	27,33	27,41	23,98	25,30	21,73
11 MATERIAS TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS	367,61	371,03	317,51	288,39	356,83	434,65	452,22	465,35	535,39	595,40	666,84	704,84	628,54	563,35	566,36	520,94	427,05	386,50	313,07	243,77	208,12	198,48	191,17
12 CALZADO, SOMBRERERÍA, PARAGUAS, PLUMAS ARTIF.	32,95	20,05	15,16	9,65	14,99	23,36	28,71	18,11	23,49	36,06	28,56	20,03	21,08	17,43	25,52	18,40	16,63	18,45	10,94	5,07	6,39	6,06	9,05
13 MANUF. DE PIEDRA, CEMENTO, ETC.; CERÁMICA, VIDRIO	256,51	246,04	240,95	223,60	271,13	313,14	303,49	292,54	299,18	312,16	329,45	316,14	309,73	284,45	269,87	256,63	234,07	222,88	190,51	149,12	118,76	119,70	122,03
14 PERLAS FINAS, PIEDRAS Y METALES PRECIOSOS	110,85	52,63	50,97	49,24	18,65	16,32	18,03	18,67	22,65	25,55	33,68	56,15	40,81	33,94	38,29	34,46	33,93	31,88	27,18	24,26	21,77	23,46	28,89
15 METALES COMUNES Y SUS MANUFACTURAS	630,95	586,68	550,03	434,46	570,44	560,01	459,06	384,14	353,91	318,34	346,36	350,81	279,92	213,31	238,22	203,45	172,58	161,68	134,40	99,23	91,60	97,67	111,04
16 MÁQUINAS Y APARATOS, MATERIAL ELÉCTRICO	1.830,96	1.709,08	1.495,38	967,41	1.093,79	1.121,85	1.065,34	995,59	920,25	925,30	890,17	1.025,51	1.005,54	906,82	1.074,49	1.068,31	1.124,65	801,56	776,60	821,48	810,79	845,59	566,65
17 MATERIAL DE TRANSPORTE	2.518,38	3.406,23	3.236,06	3.136,58	3.651,88	4.085,42	3.916,19	3.453,20	4.089,93	3.291,89	3.173,97	2.638,23	2.752,22	2.566,90	2.030,78	1.873,85	1.793,59	1.752,48	1.522,59	1.062,70	1.190,95	1.378,81	1.080,54
18 ÓPTICA, FOTOGRAFÍA Y CINE; APARATOS DE PRECISIÓN	98,16	83,03	65,18	52,57	65,23	46,12	46,95	50,03	62,09	57,27	66,48	41,48	39,20	53,13	32,95	29,20	23,26	20,26	17,27	15,15	16,13	15,02	
19 ARMAS Y MUNICIONES	12,46	0,11	0,00	0,00	0,92	0,85	0,03	0,00	0,02	0,03	0,01	0,02	0,10	0,15	0,03	0,06	0,14	0,18	0,09	0,01	0,02	0,05	0,09
20 MERCANCÍAS Y PRODUCTOS DIVERSOS	347,09	315,84	285,93	291,27	397,08	426,32	417,17	430,61	455,66	553,39	611,50	590,89	621,43	535,78	559,98	497,21	420,97	367,41	278,95	206,22	182,47	169,31	178,38
21 OBJETOS DE ARTE, PARA COLECCIONES Y ANTIGÜEDADES	2,87	7,27	1,38	0,60	1,14	0,61	0,51	0,48	0,81	0,57	0,98	1,41	1,41	1,35	1,03	1,33	4,55	0,67	0,45	0,30	0,40	0,69	0,67
NO CLASIFICADOS	301,87	147,17	95,41	65,40	65,93	51,17	37,51	61,38	71,54	65,13	68,41	46,23	37,69	26,77	40,12	28,73	23,30	34,12	24,65	16,08	10,04	12,93	30,40
TOTAL PROVINCIA DE VALENCIA	11.498,53	11.410,55	10.407,70	9.149,67	10.283,77	10.954,42	10.348,82	9.528,62	10.206,76	9.581,52	9.492,24	8.631,61	8.364,96	7.574,89	7.194,94	6.829,42	6.215,03	5.561,68	4.888,78	3.926,37	3.950,78	4.026,23	3.386,53

(*) Datos provisionales

Pero la agricultura también es un sector que atraviesa una profunda crisis (independientemente del estado económico actual) que amenaza con su práctica desaparición como hoy la entendemos.

No hay que olvidar que además, la **agricultura como actividad tradicional valenciana** y la **agricultura como elemento que define el paisaje identitario** de gran parte del territorio de la Comunidad Valenciana.

Por otro lado también, ha causado y puede causar afecciones medioambientales al territorio, transformación de suelos forestales con la implantación de cultivos de regadío, consumo de agua, contaminación de acuíferos, etc

Por tanto, esta **doble vertiente económica y cultural, positiva y negativa**, debería ser motivo de su apoyo y regulación, pero también de su protección.

La **ETCV** cuando de fine los espacios que conforman las Infraestructura Verde (d38) incluye la **vertiente medioambiental y cultural**:

k) Las áreas en las que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la Ley de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas para su incorporación a la mencionada infraestructura verde, por su interés para la conservación y disfrute del paisaje, para la protección de terrenos que presenten especiales valores agrarios cuya preservación sea conveniente para el medio rural o para la protección de espacios naturales que, sin haber sido declarados expresamente como protegidos, reúnan valores naturales merecedores de protección o se hallen profundamente transformados y en los que sea necesario establecer medidas de rehabilitación destinadas a disminuir los impactos paisajísticos existentes.

La **ETCV** en el CAPÍTULO IV La infraestructura verde y la **actividad agrícola y ganadera** define la estrategia que debería seguirse en la materia:

Directriz 48. Principios directores de la infraestructura verde y la actividad agrícola y ganadera.

Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de actividad agrícola y ganadera a los siguientes principios directores:

- a) Contribuir al mantenimiento de la actividad agrícola y ganadera desde un punto de vista multifuncional y, en especial, en relación con la producción de alimentos, la fijación de la población en el territorio y la salvaguarda del paisaje.*
- b) Conservar como activo territorial estratégico la mayor parte posible de suelo agrícola de alta capacidad agrológica, orientando sus desarrollos urbanísticos hacia los suelos que no tengan tal consideración.*
- c) Conservar y poner en valor los mosaicos agroforestales, espacios agropecuarios y huertos, en tanto que espacios de elevada biodiversidad, valor estético e interés interpretativo de la contribución humana sobre el paisaje.*
- d) Desarrollar la transformación de los productos agropecuarios y la investigación alimentaria formando agrupaciones de empresas competitivas y asentadas en el territorio.*
- e) Fomentar el consumo de productos agroalimentarios de la Comunitat Valenciana, especialmente en colegios, hospitales, restaurantes y otros centros públicos o privados de pública concurrencia.*

Directriz 49. Compatibilidad entre la infraestructura verde y la actividad agrícola y ganadera.

1. La actividad agropecuaria ocupa una gran parte del territorio de la Comunitat Valenciana y se caracteriza por ser una actividad multifuncional.

Más allá de las tareas productivas y de la dimensión económica de esta actividad, el agricultor y el ganadero, en cuanto que agentes fundamentales de la gestión sostenible de su explotación, tienen una responsabilidad insustituible en la salvaguarda de los valores ambientales y paisajísticos del territorio.

2. Es una prioridad estratégica para la Comunitat Valenciana el mantenimiento de la actividad agropecuaria, y con este fin:

- a) Se promoverá la implantación de Parques Agrarios, entendidos como figuras que combinan de forma armónica los objetivos de rendimiento económico de las explotaciones con la preservación de los valores ambientales y paisajísticos de las mismas.*
- b) Se fomentará la colaboración público-privada en el mantenimiento de explotaciones agropecuarias y la recuperación de los suelos y cultivos abandonados.*
- c) Se fomentará la conservación y puesta en valor de las especies autóctonas agrícolas y ganaderas.*
- d) Se impulsarán las actuaciones de cultivo y explotación en común, a través de las asociaciones de productores y de las cooperativas agrarias.*
- e) Se promoverán los cambios estructurales necesarios, desde la producción hasta el consumo, para el mantenimiento de las actividades agropecuarias y un nivel de renta adecuado para el agricultor y ganadero.*

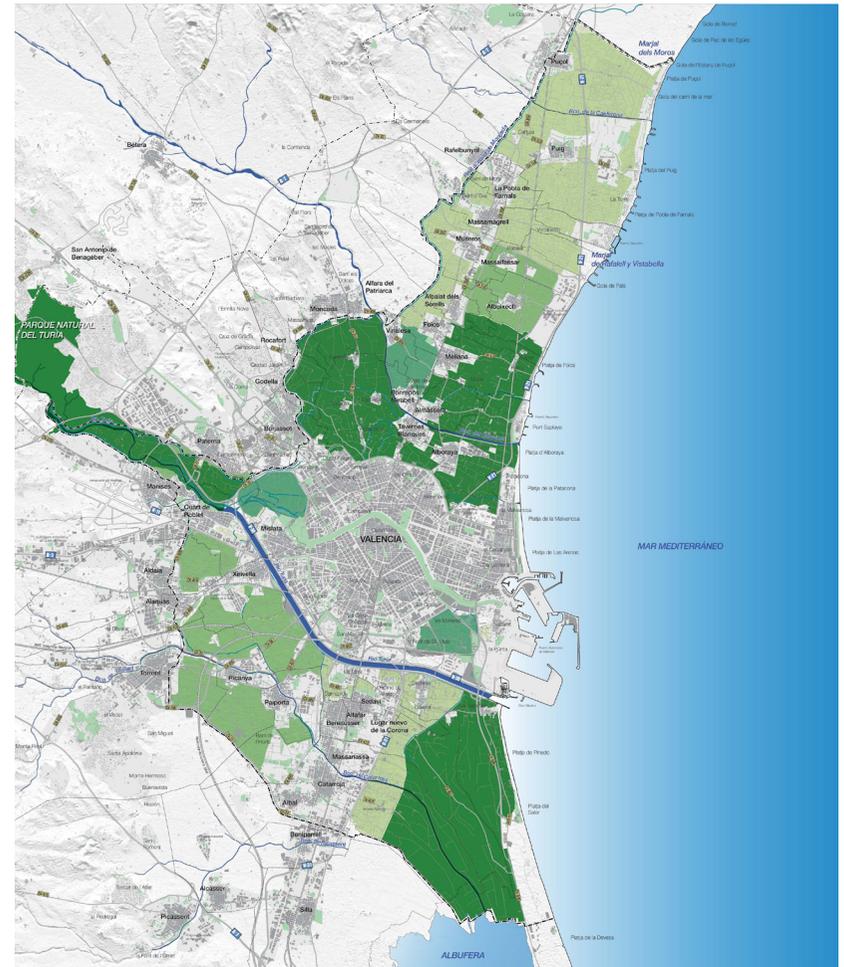
3. Se fomentará la producción agrícola y ganadera de calidad, así como la agricultura y ganadería sostenible e integrada, y se favorecerá la implantación de modelos de eficiencia energética y el empleo de energías alternativas.

4. Se concretarán en los documentos de planificación urbanística y territorial los suelos de alta capacidad agrológica y aquellos imprescindibles para la viabilidad de productos agrícolas y ganaderos de reconocida excelencia.

5. Se deben poner en valor los elementos culturales de soporte a la actividad agrícola y ganadera, tales como la arquitectura de piedra seca o las infraestructuras de aprovechamiento del agua, entre otros, para abrir nuevas vías de desarrollo rural relacionadas con el turismo cultural. Una de estas vías es la promoción del agroturismo como una oportunidad de complementariedad económica para el mantenimiento de las explotaciones familiares agropecuarias en activo.



Paisajes de la Agricultura en Valencia (Carlet, Alboraya y Utiel) Fuente: Google Maps



VALOR DEL PAISAJE. Fuente: PAT Protección de la Huerta de Valencia (en tramitación)

6. Se fomentará el pastoreo tradicional y los sistemas de ganadería extensiva como instrumento de gestión forestal y prevención de incendios.

7. Se dará valor añadido a los productos primarios de las zonas agropecuarias mediante estrategias de valorización del paisaje, diferenciación del tipo de producción y el fomento de la gastronomía autóctona.

8. Se mantendrá la vocación agropecuaria de las áreas que rodean los espacios protegidos por su función de áreas de contacto, estableciendo franjas de transición y conectividad.

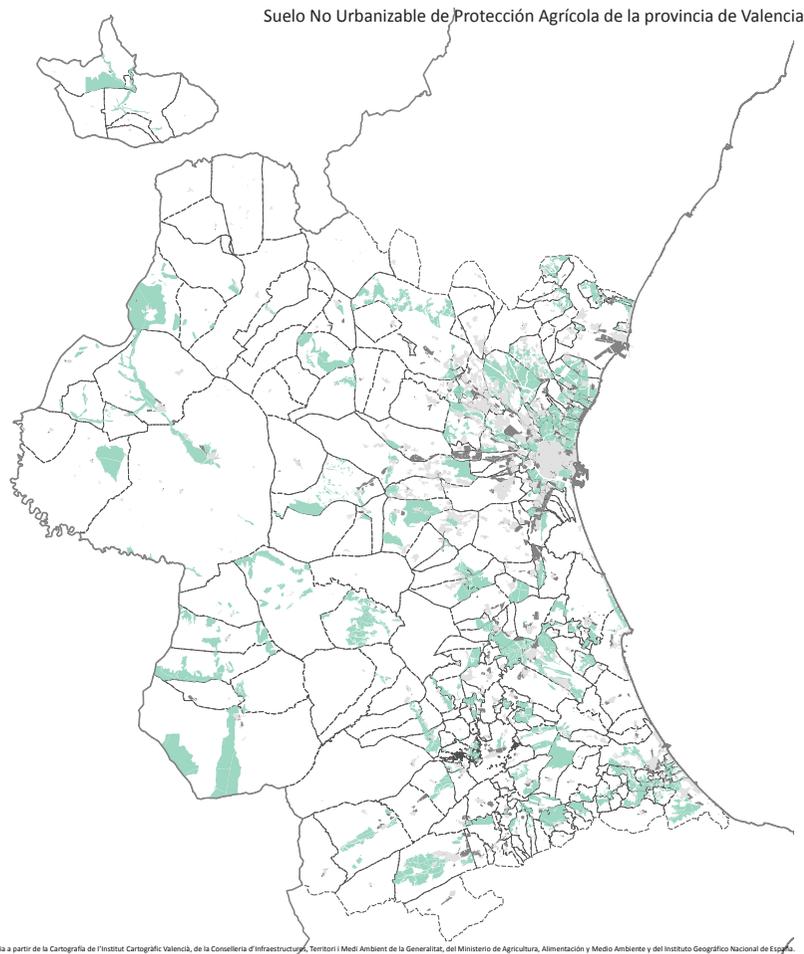
9. Las transformaciones y movimientos de tierra que se realicen en las explotaciones agrícolas respetarán al máximo la topografía del lugar y los materiales utilizados deberán ser coherentes con los valores paisajísticos del entorno.

10. El tratamiento de los tejidos urbanos diseminados en el suelo no urbanizable deberá compatibilizar la viabilidad de las explotaciones agrarias y su conectividad con el resto de la infraestructura verde del territorio.

En el **Libro Blanco de la Sostenibilidad del Urbanismo Español**, en el punto 8 Criterios de Sostenibilidad se cita la agricultura como valor paisajístico de las zonas periurbanas:

Potenciación de la agricultura y ganadería periurbanas de proximidad. La mayor parte de las áreas agrícolas tradicionales en torno a nuestras ciudades más importantes están desapareciendo a la espera de una recalificación que convierta estos terrenos en suelo urbano, propiciándose un valor especulativo que deja en segundo plano su valor de uso como suelo agrícola.

En determinados casos habría que rentabilizar la vuelta a los usos ganaderos tradicionales no estabulados. Un ejemplo tópico es el caso de las dehesas que forman un auténtico ecosistema entrópico natural con ventajas muy importantes desde el punto de vista de la sostenibilidad del territorio.



En la Comunidad Valenciana, hay un claro ejemplo de estas zonas periurbanas en la Huerta, ya en la introducción del PAT de la Huerta (propuesta, puesto que no se ha producido todavía su aprobación) se advierte de que:

El paisaje de la Huerta de Valencia es un patrimonio histórico, cultural, natural y agrícola del pueblo valenciano. Es el resultado de una integración armoniosa del hombre con su entorno durante generaciones, y constituye un paisaje irremplazable con una personalidad única. Hoy en día, la huerta de Valencia está desapareciendo y se enfrenta a condiciones y cambios socioeconómicos que ponen en riesgo su supervivencia.

Asimismo, según el Informe Dobris de 1998 de la European Environmental Agency la Huerta de Valencia es una de las últimas 6 huertas mediterráneas históricas en Europa, todas ellas amenazadas de desaparición en la actualidad. Por tanto, la Huerta de Valencia no sólo tiene interés local o regional, sino también universal.

Pero aparte de la propuesta del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, poca protección real se encuentra (aparte de alguna zona en el planeamiento municipal clasificada como Suelo No Urbanizable de Protección Agrícola, normalmente independiente e inconexa, sin visión global)

No es objeto de este documento analizar la problemática propia del sector agrícola, sólo se ha pretendido dar una pincelada de la importancia especial del mismo, por no ser sólo un sector económico, sino por su componente cultural y paisajística. Las dos vertientes se han de tener en cuenta a la hora de desarrollar el suelo dedicado a actividades económicas, su valor como actividad económica, pero también la necesaria protección en su caso, del medio físico donde se asienta.

En el Anexo Documentación Gráfica se muestra la Cartografía SIGPAC de la Comunidad Valenciana que refleja el suelo cultivado de la provincia.

4.4 ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

4.4.1 GENERACIÓN Y REGENERACIÓN DE LOS NODOS COMARCALES. DIRECTRICES Y CRITERIOS.

En este punto se pretende establecer una serie de directrices para el desarrollo de un nodo comarcal.

En este documento se van a contemplar dos posibilidades:

- Ampliar **áreas de actividad económica ya existentes**, siempre en el caso de colmatación elevada, tamaño insuficiente e imposibilidad de:
- **Regenerar/reconvertir** un área existente en un nodo comarcal.

Las actividades económicas que se implantan en áreas industriales, (y terciarias), rara vez han tenido como factor determinante la calidad medioambiental o paisajística del lugar donde se ubican, han sido fruto de objetivos puramente productivos, económicos, casi siempre individuales. Y tampoco han sabido adaptarse a la evolución del mercado, se han ido degradando y este deterioro suele ir más allá de lo que se ve a simple vista:

- Espacios marginales, los polígonos suelen estar ‘inacabados’.
- Espacios disgregados, las empresas instaladas han dejado solares que no se suelen tratar.
- Zonas verdes, muchas veces en espacios residuales, no ejecutadas, o con una calidad muy baja.
- El zoning o la segregación de usos, ha dado como resultado espacios inóspitos en determinados horarios.
- Degradación y deterioro del espacio público por el paso del tiempo y la falta de mantenimiento o renovación.
- Agresividad con el medio que les rodea, residuos, emisiones...
- Y este deterioro, suele ir acompañado de una obsolescencia también técnica, es decir, falta de infraestructuras adecuadas a la actividad a desarrollar, falta de adaptación a los cambios normativos, falta de optimización de factores que inciden en los resultados económicos de la actividad que se desarrolla (falta de gestión unificada de la zona)

Además, el proceso se acelera en este momento de recesión económica por el cierre de empresas y la reticencia a la inversión.

La degradación, podemos atribuirla a varias causas:

- * Evolución de los procesos y las técnicas industriales que vuelven obsoletas las instalaciones.
- * Desgaste de los edificios, de las instalaciones, de la urbanización.
- * Falta de preocupación colectiva por el mantenimiento del ámbito común o público.
- * Carencia de una línea clara o política de financiación o apoyo a la rehabilitación de áreas de actividad económica frente a las facilidades de plantear nuevas áreas.
- * Presencia de tipologías extensivas, frente a otras más densas y más económicas de mantener.

Para emprender una acción de regeneración, lógicamente es necesario **evaluar el estado del área**, así como estimar la necesidad de inversión. La **intervención** puede resultar necesaria según **niveles**:

- **Reurbanización**: volver a lograr la funcionalidad de las infraestructuras del área, reparaciones, mejoras en el aspecto de los espacios.
- **Modernización**: mejorar aspectos técnicos, implantar nuevas infraestructuras, renovar la imagen del área. Hasta este nivel, no se altera la configuración de usos ni tipo de empresas.
- **Regeneración**: la intervención, además, puede implicar cambios en la estructura del polígono, admitir otros usos que hasta ahora no se han contemplado.
- **Remodelación o transformación**: el área como fue entendida en sus inicios no funciona y es necesaria una regeneración más profunda, de manera que el área puede cambiar de uso dominante.

Pero, cuando se hable de regeneración de un área industrial/terciaria, ésta no debe plantearse solamente en términos de reurbanización y eficacia productiva. En la regeneración industrial es fundamental el tema de la sostenibilidad, no sólo en los procesos internos de las empresas (ecoindustrias) sino también en el ámbito conjunto del área. Para ello y que esta sostenibilidad obtenga beneficios económicos:

La gestión conjunta de las áreas se hace indispensable.

La cooperación entre empresas también es un factor básico para conseguir un uso más eficiente del espacio, puesto que es más efectivo que realizar actuaciones individuales.

Y por supuesto, todas estas acciones deben corresponderse con una política en este sentido clara, que apoye estas actuaciones, marco legislativo, mecanismos definidos, beneficios fiscales, líneas de financiación estatal-regional y municipal, en resumen, 'premiar' la regeneración y 'penalizar' las nuevas actuaciones injustificadas.

4.4.2 ELECCIÓN MOTIVADA DE LOS NODOS COMARCALES.

El Rincón de Ademuz

Descripción y Tamaño:

Tiene pequeñas áreas dispersas, algunas colindantes a los municipios, negocios locales, otras dedicadas a usos terciarios como campings o casas rurales.

Áreas de Influencia:

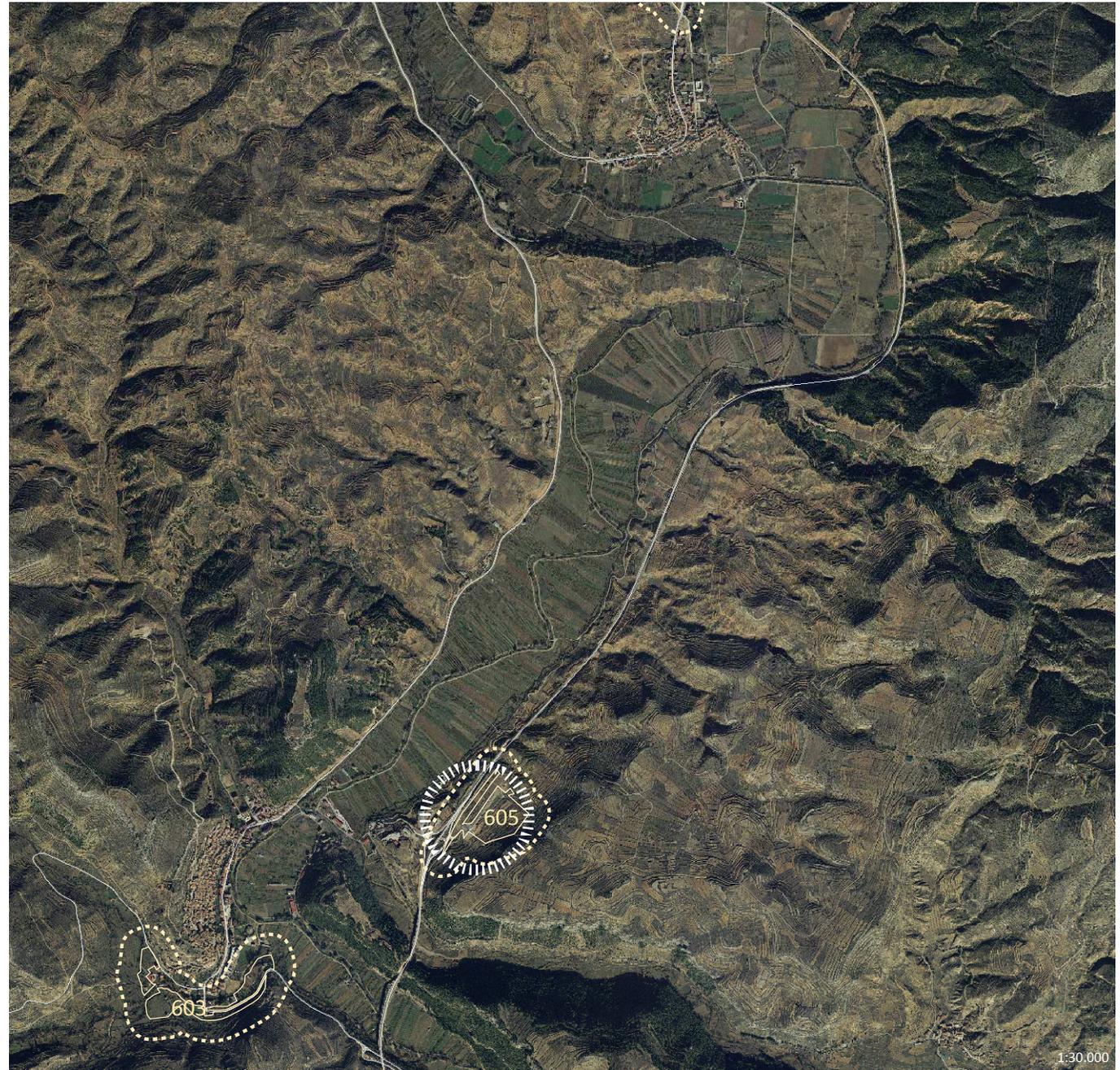
La única influencia que se ha calculado en la comarca se corresponde con su capital, Ademuz.

Infraestructura Verde:

Gran parte de la comarca tiene riesgo erosión por sus altas pendientes, así como riesgos de vulnerabilidad de acuíferos, LICs, ZEPAS, así como numerosos Montes Catalogados de Utilidad Pública.

Observación general:

Se propone como zona económica principal la N605, comunicada por la carretera N-330, cerca de Ademuz y al 75% de consolidación.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS**Los Serranos****Tamaño:**

La mayor área N574, se corresponde con una fábrica cerámica que ocupa una superficie de 31Ha. Cerca de ésta encontramos la N568 (21Ha) y al norte del casco urbano de Villar del Arzobispo, la N583, con 16Ha.

Descripción:

La N574 comprende una gran fábrica cerámica en la intersección de las carreteras CV-35 (que a esta altura no tiene sección de Autovía) con la CV-395 que lleva al casco de Villar del Arzobispo.

La N568 se encuentra apoyada en la misma CV-35, aunque está sin desarrollar. Y la N583 se encuentra al norte del casco urbano de Villar del Arzobispo (polígono La Lloma), tiene un carácter industrial y una urbanización de baja calidad.

Áreas de Influencia:

Ninguna de ellas se encuentra en las zonas de influencia definidas en este documento

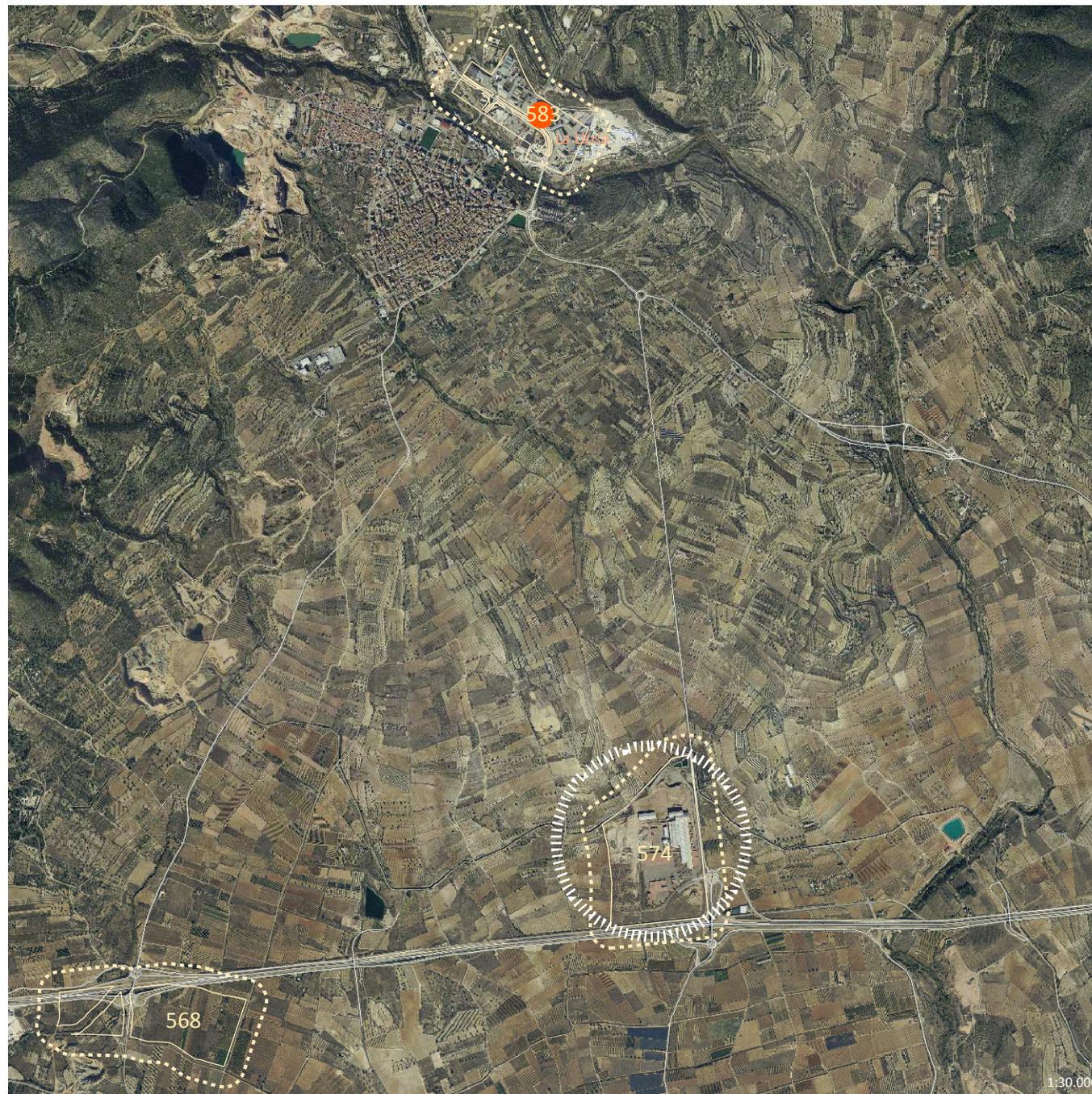
Infraestructura Verde:

El Polígono La Lloma se encuentra en el borde de la Rambla Castellarda, muy castigado por la presencia aguas arriba de numerosas canteras, también tiene una zona con riesgo alto de erosión.

La N568 se encuentra en el término de Llosa del Arzobispo, todo él forma parte de una ZEPA. Además prácticamente todo el polígono propuesto se encuentra en zona inundable (Patricova)

Observación general:

De las tres áreas analizadas, se escoge la N574, por tener menos problemas medioambientales y la mejor comunicación por carretera. Aunque no hay planeamiento aprobado.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

El Camp de Morvedre

Tamaño:

La zona del Puerto de Sagunto, N552, es sin duda, la zona líder de la comarca, con unas 1100Ha y una consolidación del 93% según el SIOSE.

Descripción:

La N552 comprende la zona del Puerto, los sectores Sepes, ZI-1, Alts Fornes, Parc Sagunt e Inguinsa del término municipal de Sagunto. Es una zona predominantemente industrial, aunque con vocación de logística por la presencia del Puerto y las excelentes comunicaciones.

Tiene una zona logística incluida en el Sector Parc Sagunt I y gran cantidad de suelo vacante (sin edificar)

Áreas de Influencia:

Se encuentra dentro del área de influencia del Puerto, de la capital de comarca (Sagunto), de la estación ferroviaria de mercancías de Sagunto y de la Autovía A-23.

Infraestructura Verde:

Gran parte del Parque Empresarial Parc Sagunt I se encuentra en el área de influencia de la Zona Húmeda 'La Marjal dels Moros'

Observación general:

No se necesita ninguna previsión de ampliación, puesto que hay gran cantidad de suelo vacante y urbanizado. En todo caso habría que revisar la implantación de empresas en la zona de influencia de la Zona Húmeda.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

La Plana de Utiel-Requena**Tamaño:**

Esta comarca tiene dos áreas similares en tamaño, la N412 en Requena de 89Ha con una consolidación del 97% y la formada por la N492y468 en Utiel, con superficies de 61 y 44 Ha respectivamente y consolidaciones del 85 y 86%.

Descripción:

La N412 comprende el Polígono Industrial de El Romeral al noroeste del casco urbano de Requena, con una urbanización deficiente y un carácter industrial. La N492 y N468 comprende los Polígonos de El Melero, Utiel y El Tollo del término de Utiel, este último con cierta calidad en su urbanización.

Áreas de Influencia:

Todos ellos se encuentran en el área de influencia de la Autovía A-3, la N412 cuenta con la cercanía de la capital de Comarca, Requena.

Infraestructura Verde:

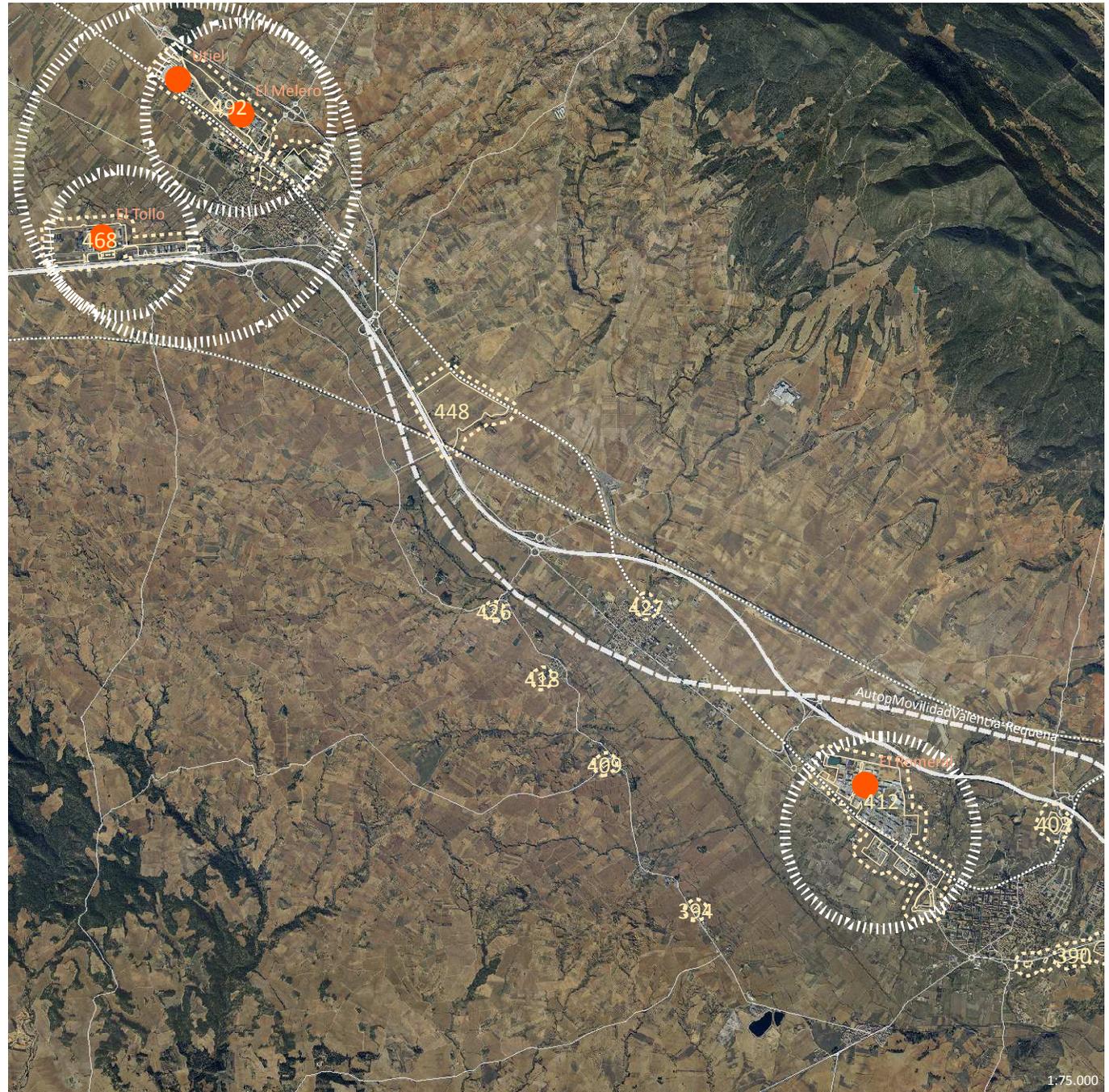
La N412 (Requena) linda al sureste con el cauce de Rezago de Rozaleme y tiene riesgo de erosión.

La N468 (Utiel) tiene parte de su superficie en zona de afección del Patricova

La N492 tiene riesgo de erosión

Observación general:

Aunque tienen características similares, tiene mejor comunicación la zona de Requena (salida independiente de la salida al casco urbano de la A3) y mayores posibilidades de ampliación.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

La Hoya de Buñol

Tamaño:

Tiene un área de gran tamaño, N399, colindante a la Autovía A3, es un área de 284Ha, con una consolidación del 35% según el SIOSE

Descripción:

La N399 comprende el Polígono Industrial "Castilla" en el término municipal de Cheste. Está prevista una ampliación al oeste del mismo y otra área al este. Ambas sin urbanizar.

Fundamentalmente el área es industrial con una urbanización de baja calidad.

Áreas de Influencia:

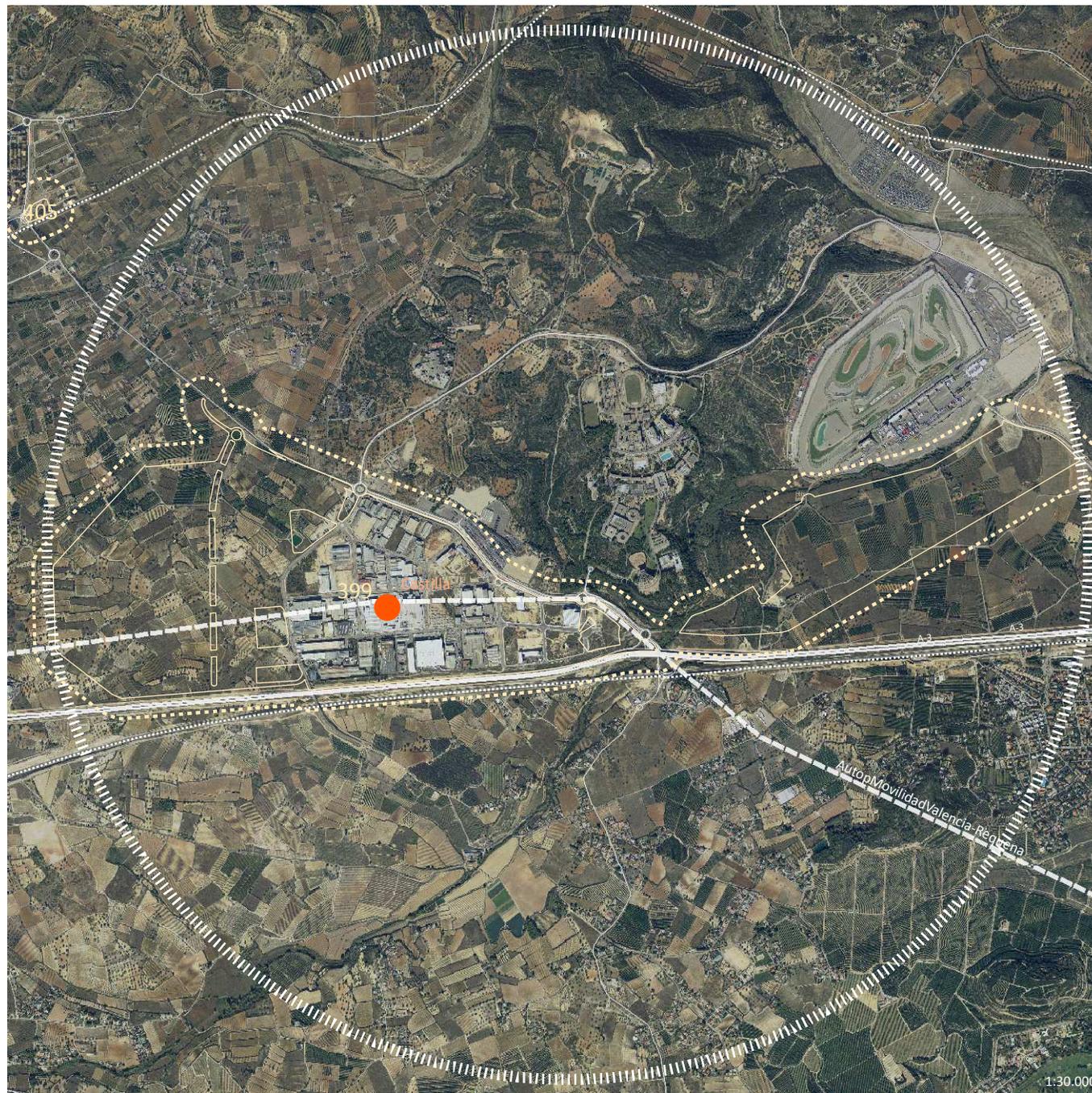
Tiene influencia directa de la autovía A3, con salida en el mismo polígono.

Infraestructura Verde:

El paso del Barranco del El Riuet o de Sechara, debería acotarse como corredor. También tiene una zona con riesgo alto de erosión.

Observación general:

Sería conveniente alcanzar mayor grado de consolidación del polígono ejecutado, antes de iniciar las obras en los planificados, y en este caso plantear fases o unidades de ejecución, puesto que tienen un gran tamaño.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS**L'Horta Oest****Tamaño:**

Tiene un área de gran tamaño con respecto al resto, el área N423 es un área de más de 886Ha, con una consolidación del 83% según el SIOSE

Descripción:

La N423 comprende el Polígono Industrial “La Cova” de Manises, “Masia d’Esp” “Valencia 2000-Mudeco” de Quart de Poblet, “La Loma”, “El Pou”, “El Coscollar” “Bonaire” de Aldaia, “El Bovalar”, “Els Mollons”, “La Figuera” y “La Garrofera” de Alaquàs.

Se trata de un medio continuo, en forma de E alrededor de la A3, del Aeropuerto de Valencia, de la CV33 y CV-36 y ‘encajado’ entre los cascos urbanos de Manises, Aldaia, Quart de Poblet y Alaquàs.

Fundamentalmente industrial con parte de terciario.

La urbanización no tiene demasiada calidad en general, y está en mal estado en algunas zonas, con vacíos y frentes irregulares.

Áreas de Influencia:

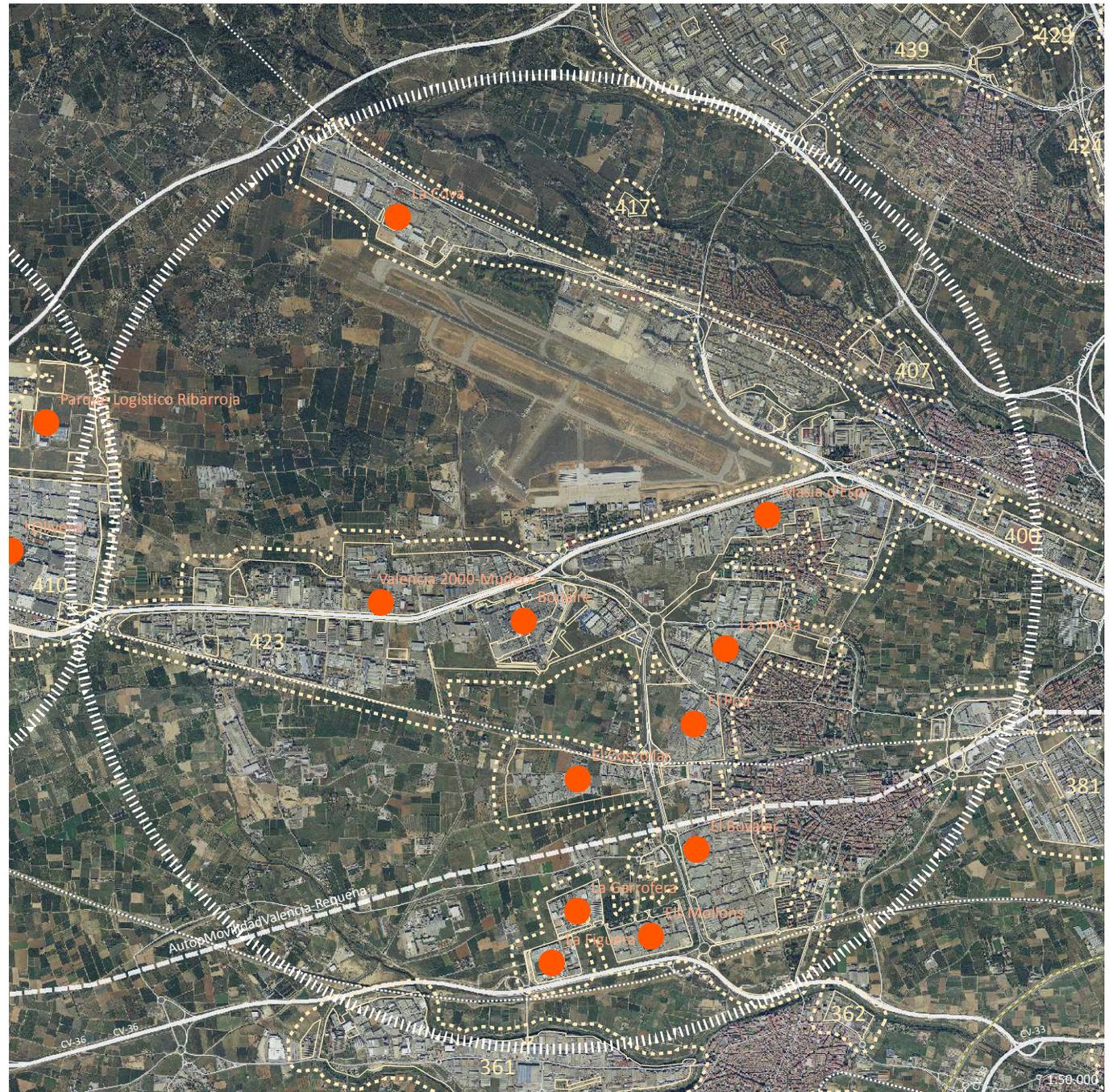
N423, posee excelentes comunicaciones, con influencia directa de autopistas, la CV36, la A7, la V30 y A3, el Aeropuerto de Valencia y prácticamente linda con la Instalación Logística de Ribarroja.

Infraestructura Verde:

Tiene algunas afecciones del Patricova

Observación general:

En la N423 sería muy conveniente realizar un proyecto de urbanización (reurbanización) de mejora, tratándola como un ámbito unitario y mejorando su urbanización, e integración paisajística, sobre todo en lo que respecta a las conexiones peatonales y los bordes con cascos urbanos y los frentes a las Autovías que ofrecen una imagen desordenada.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

L'Horta Sud

Tamaño:

Tiene un área de gran tamaño con respecto al resto, el área N354 es un área de más de 787Ha, con una consolidación del 87% según el SIOSE. Como alternativa, se observa la N313, cercana a la anterior con 109Ha (Picassent) y con un 84% de consolidación según el SIOSE y N319 (91%) (Alcàsser).

Descripción:

La N354 comprende el Parc Comercial Alfafar-Sedaví, el Polígono Industrial de Massanassa, Polígono Industrial "El Bony" de Cataarroja, Polígono Industrial "Albal" en Albal, Polígonos "Alquerieta", "Racó" y "Pólio" de Beniparell y Polígonos "Alteró" y "de Silla" en Silla.

Se trata de un medio continuo, de carácter más terciario al norte, más industrial al sur, situado al oeste de la V-21 que le ha dado sus accesos principales y a la vez le ha servido de barrera física a su crecimiento. La urbanización no tiene demasiada calidad en general, y está en mal estado en algunas zonas.

Su colmatación es alta y su posible crecimiento limitado por las barreras físicas de transporte y los cascos urbanos cercanos.

Áreas de Influencia:

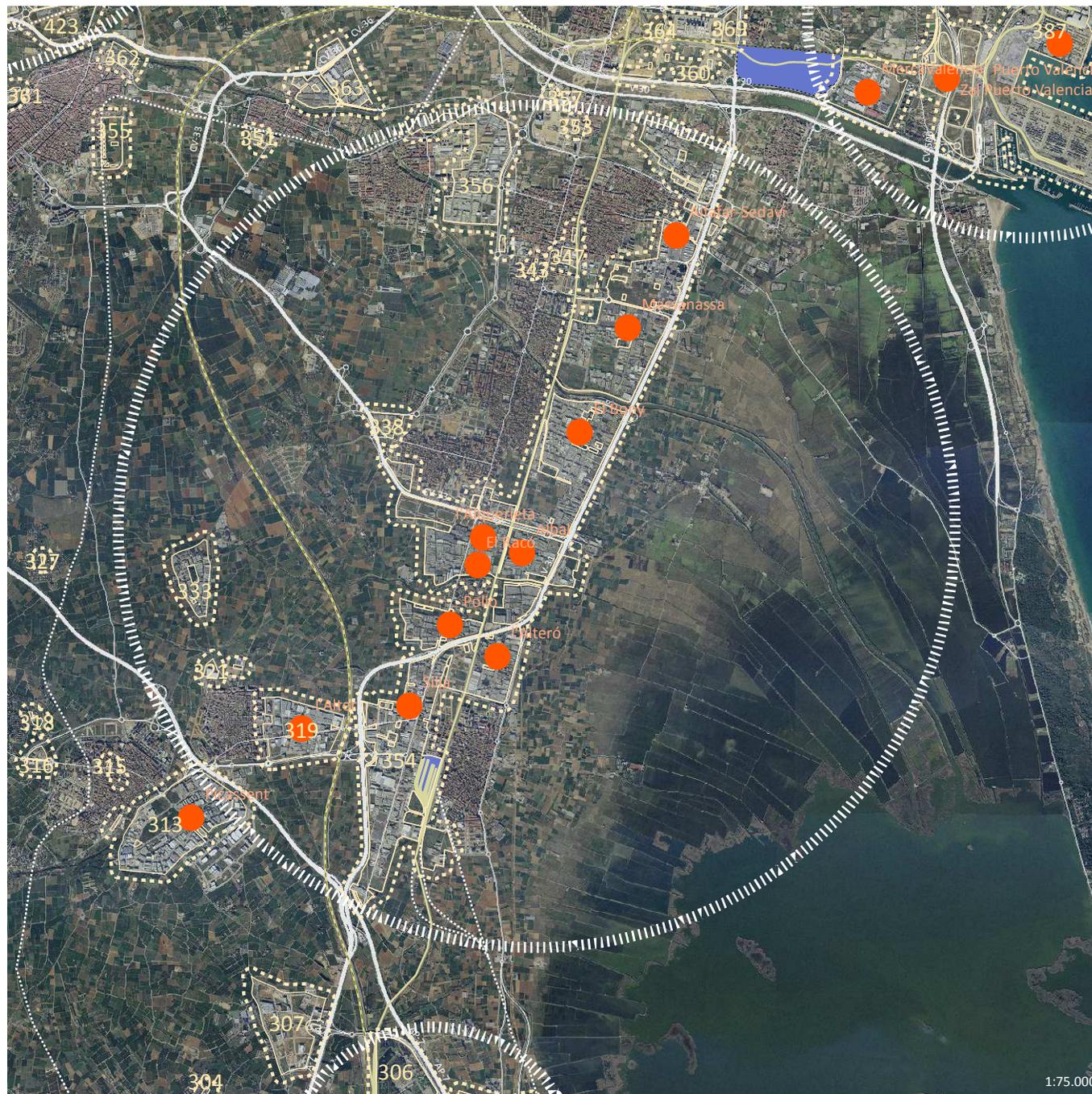
N354, posee excelentes comunicaciones, con influencia directa de autovías, la A7, la CV33 y V30, Valencia y Catarroja como capitales de comarca y la estación ferroviaria de mercancías de Silla.

Infraestructura Verde:

La V21 frenó el posible crecimiento este de la zona hacia la Albufera (LIC, RAMSAR, ZEPA, Zona Húmeda, Espacio Natural Protegido...). Dos barrancos, el de Xiva y el de Picassent atraviesan transversalmente la zona, con tratamientos mejorables.

Observación general:

Aunque claramente el líder de la zona es esta área N354, se propone como área de posible crecimiento la N313, en Picassent y N319 en Alcàsser, dada su alto nivel de comunicaciones y menores exigencias medioambientales. En la N354 sería muy conveniente realizar un proyecto de urbanización (reurbanización) de mejora, tratándola como un ámbito unitario y mejorando su urbanización, e integración paisajística, sobre todo en lo que respecta a los barrancos, las conexiones peatonales, los bordes con cascos urbanos, etc.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

València**Tamaño:**

La zona del Puerto de Valencia, N387, es sin duda, la zona líder de la ciudad de Valencia, con unas 628Ha y una consolidación del 85% según el SIOSE

Descripción:

La N387 comprende los terrenos del Puerto de Valencia, Mercavalencia y la ZAL del Puerto. Tiene un carácter logístico básicamente, aunque también terciario en Mercavalencia y algunas zonas del Puerto.

Áreas de Influencia:

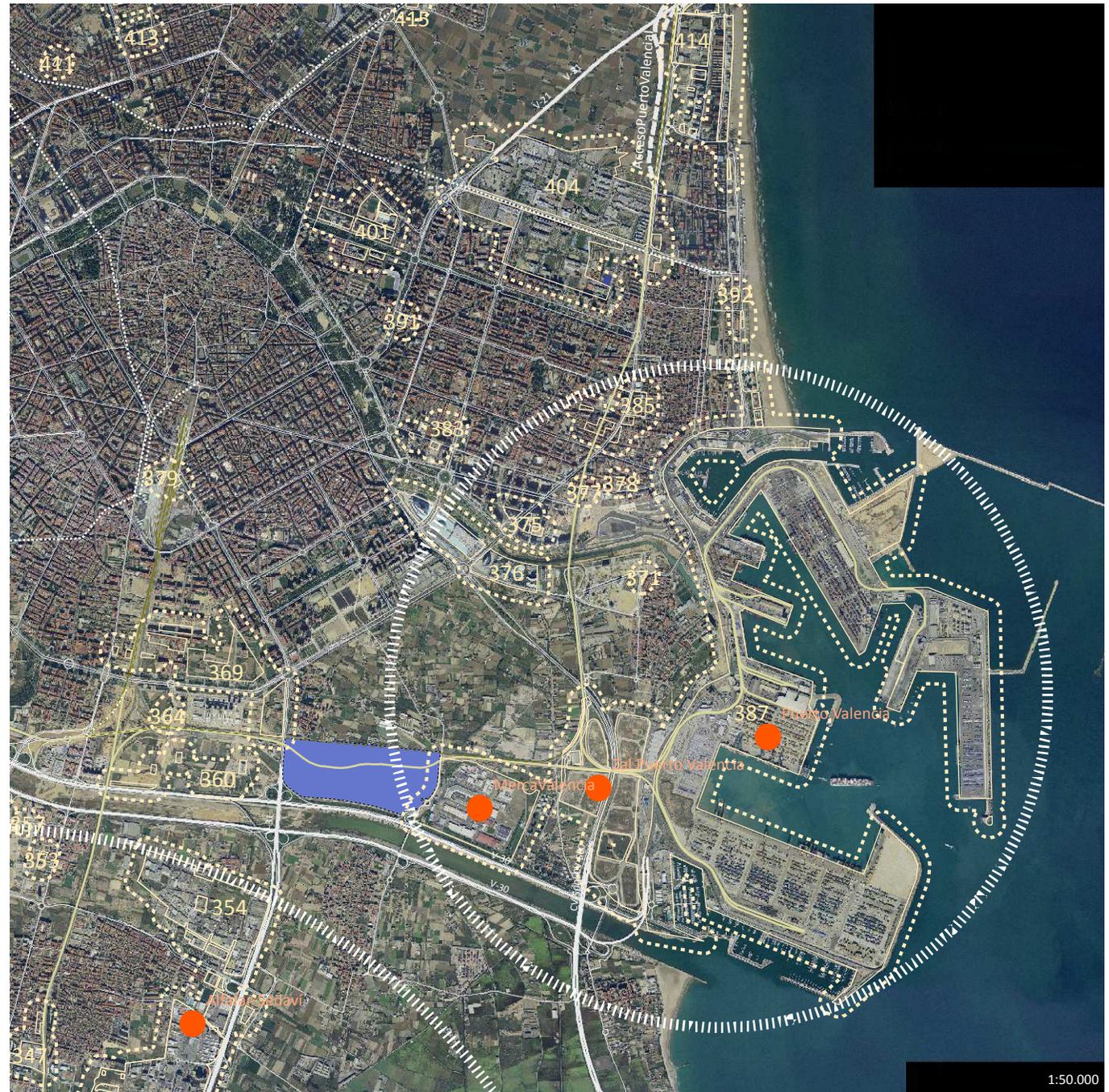
Se encuentra dentro del área de influencia de la Autovía CV-500, V30, del Puerto, de la instalación logística ferroviaria de la Font de Sant Lluís y está en el término municipal de Valencia.

Infraestructura Verde:

La zona en sí no figura en la cartografía de la Infraestructura Verde

Observación general:

Esta zona no tiene espacio para ampliarse. De hecho, hay un espacio logístico del Puerto en Ribarroja.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

La Safor

Tamaño:

Tiene una gran área diferenciada por tamaño del resto, N118 (Polígono Industrial Benieto), de 117 Ha, su consolidación es de un 92% según el SIOSE. Como alternativas, se observan las N111 y N132, de 80Ha (92%consolidado) y 41Ha y una consolidación prácticamente del 100%.

Descripción:

La N118 comprende el Polígono Industrial "Pla de Benieto" aunque con un carácter bastante terciario, lindante con la ciudad de Gandia, sólo separado de ésta por el Rio Serpis.

El área N111 se corresponde con el Polígono Industrial "Real de Gandia" y es lindante a la ciudad de Gandia por el sur y por el norte con el casco urbano de Real de Gandia, tiene un carácter más industrial que N118.

El área N132 se corresponde con el Polígono Industrial "Alcodar" situado al norte de Gandia, también con un carácter más industrial.

Áreas de Influencia:

Esta área N118 tiene como influencia la cercanía a Gandia (capital de comarca) por lo que ofrece grandes ventajas de movilidad y cercanía de servicios.

No tiene accesos cercanos a autovías/autopistas, pero está muy bien comunicado sobre todo con Gandia y otros poligonos industriales/terciarios cercanos.

La N111 tiene como influencia la ciudad de Gandia y la AP7, aunque en realidad la salida de la autopista se encuentra muy alejada del polígono. La N132, tiene como influencia la ciudad de Gandia, la A38, y la estación de mercancías ferroviaria que se encuentra en su interior.

Infraestructura Verde:

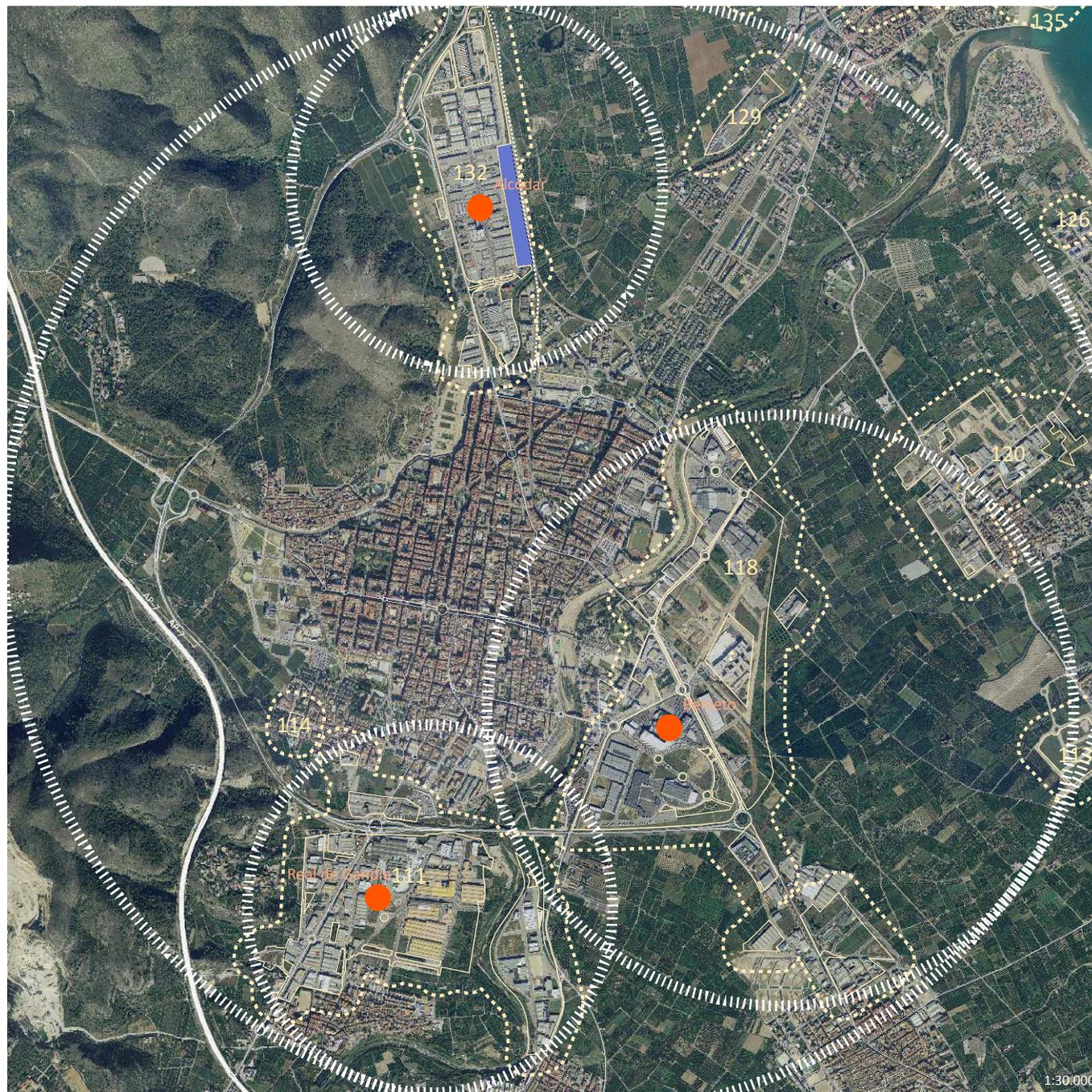
N118, se encuentra sobre suelos con alta vulnerabilidad a acuíferos, y su ampliación, sólo posible al sureste, al otro lado de la construcción de una ronda perimetral todavía no ejecutada. Esta ampliación pasaría por destruir cultivos de cítricos de la zona.

N111, lindante al oeste con el Paisaje Protegido del Rio Serpis, también se encuentra sobre suelos con alta vulnerabilidad de acuíferos.

N132, sobre el Barranco de Beniopa, con suelos pertenecientes a la zona de influencia de la Zona Húmeda de la Marjal de la Safor, también se encuentra sobre suelos con alta vulnerabilidad de acuíferos.

Observación general:

Las tres áreas analizadas tienen altas consolidaciones y problemas para su ampliación en caso de demanda, por la calidad medioambiental y paisajística del medio físico donde se encuentran. En general en toda la comarca pasa algo similar.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

La Costera**Tamaño:**

Tiene dos áreas de gran tamaño con respecto al resto, el área N133 y N75. La N133 es un área de más de 2 millones de metros cuadrados, con una consolidación cercana al 76% según el SIOSE

Eliminamos la N75 que se corresponde con el Proyecto de Estrategia Logística Valpark, su ejecución está paralizada y ha sido un proyecto que no ha funcionado.

Como alternativa, se observa las N34 y N44, muy cercanas entre sí, de tamaños superiores a los 500.000 m². La consolidación es de un 57% según el SIOSE

Descripción:

La N133 comprende los llamados Polígonos Industriales "Pla de la Mesquita", "Els Cremats" "La Vila" y "Meses" de Xàtiva, así como una zona sin ejecución, los polígonos tienen un fuerte carácter industrial, por lo que la diversificación terciaria y logística sería altamente beneficiosa.

La urbanización de la parte de "Els Cremats" no está finalizada.

La zona no consolidada (ni urbanizada) se corresponde con los terrenos situados al lado este del Río Albalda y es la zona "ampliable"

También es posible su ampliación al noreste del polígono de "La Vila" puesto que los suelos al norte del "Pla de la Mesquita" son Suelos No Urbanizables de Protección Agrícola según el PGOU de Xàtiva.

En cuanto a la N34/N44, ambas en el municipio de Moixent, comprende los polígonos de "Corral de Mollà", "Sant Cristòfol" y "Moinsa", así como zonas no ejecutadas.

En general, la urbanización es deficiente en el interior de los polígonos. Su ampliación es más complicada puesto que los polígonos se encuentran constreñidos por infraestructuras de carreteras (CV-35 en "Corral de Mollà" y "Sant Cristòfol") y el trazado del ferrocarril (AV) y elementos naturales como el Barranc Roig ("Moinsa")

Ambas zonas (N33/N34) tienen al lado norte de la A-35 zonas no consolidadas industriales de posible ampliación, aunque habría que revisar temas como la erosión potencial y la vulnerabilidad de acuíferos. Se deberían estudiar alternativas de menor afección medioambiental.

Áreas de Influencia:

N133, La parte más consolidada es periurbana a Xàtiva (capital de comarca) por lo que ofrece grandes ventajas de movilidad y cercanía de servicios. Aunque no tiene accesos cercanos a autopistas/autovías, está muy bien comunicado, puesto que ofrece accesos alternativos desde la CV-40 a través de la CV-645 y desde la A-7 a través de la CV-58 principalmente.

N34/N44, es colindante a estas zonas la CV-35, con varias salidas y accesos, con lo que la comunicación rodada es excelente.

En ambas áreas se observa que aunque el paso del corredor ferroviario mediterráneo de mercancías es muy cercano, éste no dispone de ninguna instalación logística cercana a ninguno de los ámbitos propuestos.

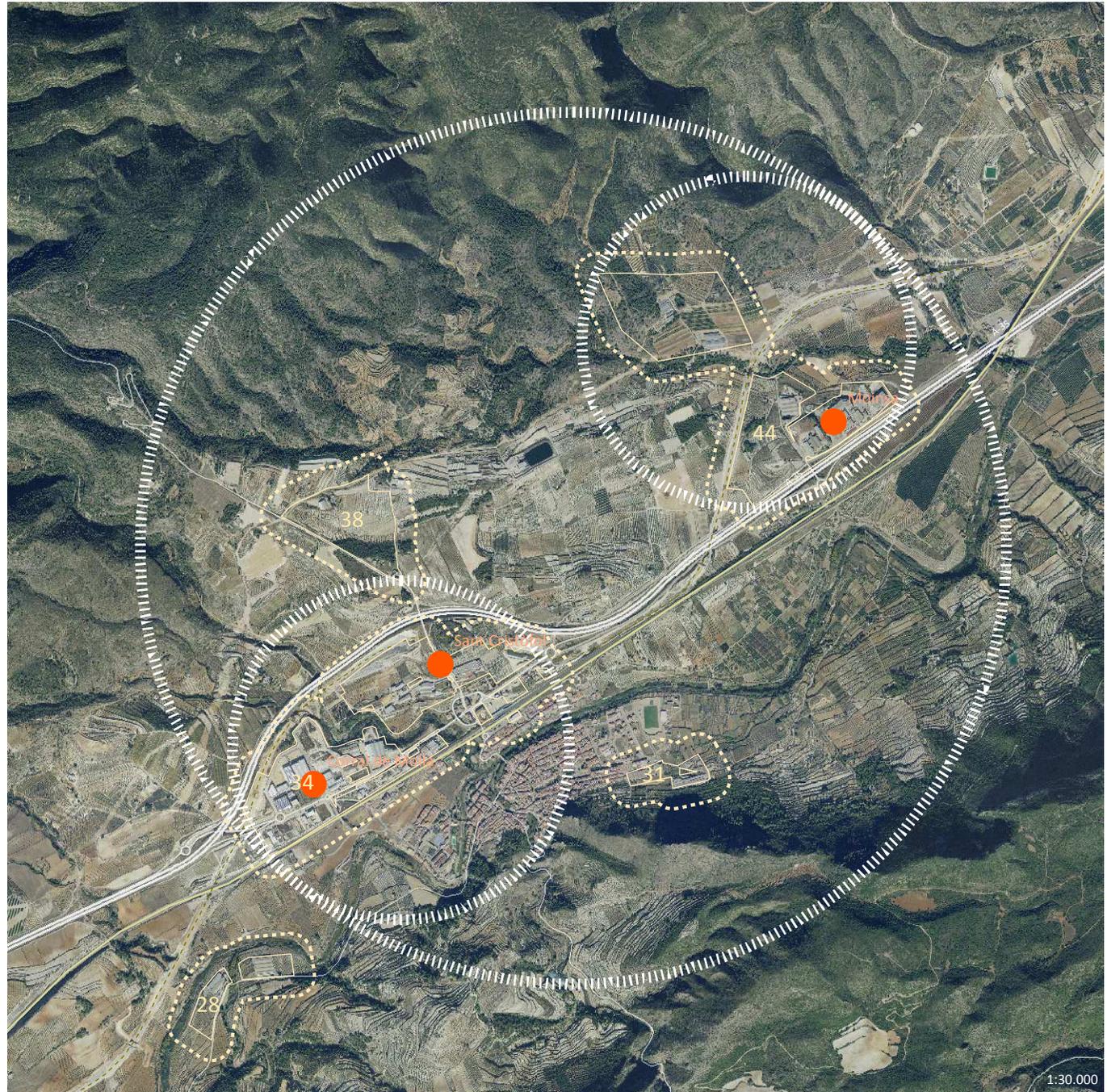
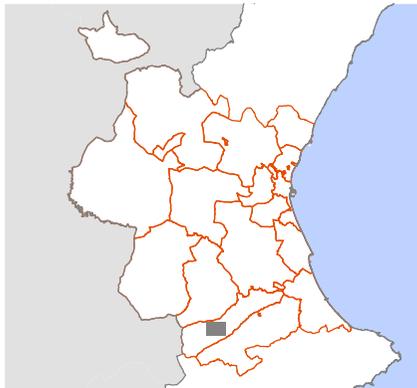
Infraestructura Verde:

N133, la reserva existente de suelo se encuentra al lado opuesto del Río Albalda de la zona consolidada. En caso de su desarrollo, se debería respetar el posible corredor fluvial y estudiar el ancho necesario para que se mantenga como tal.

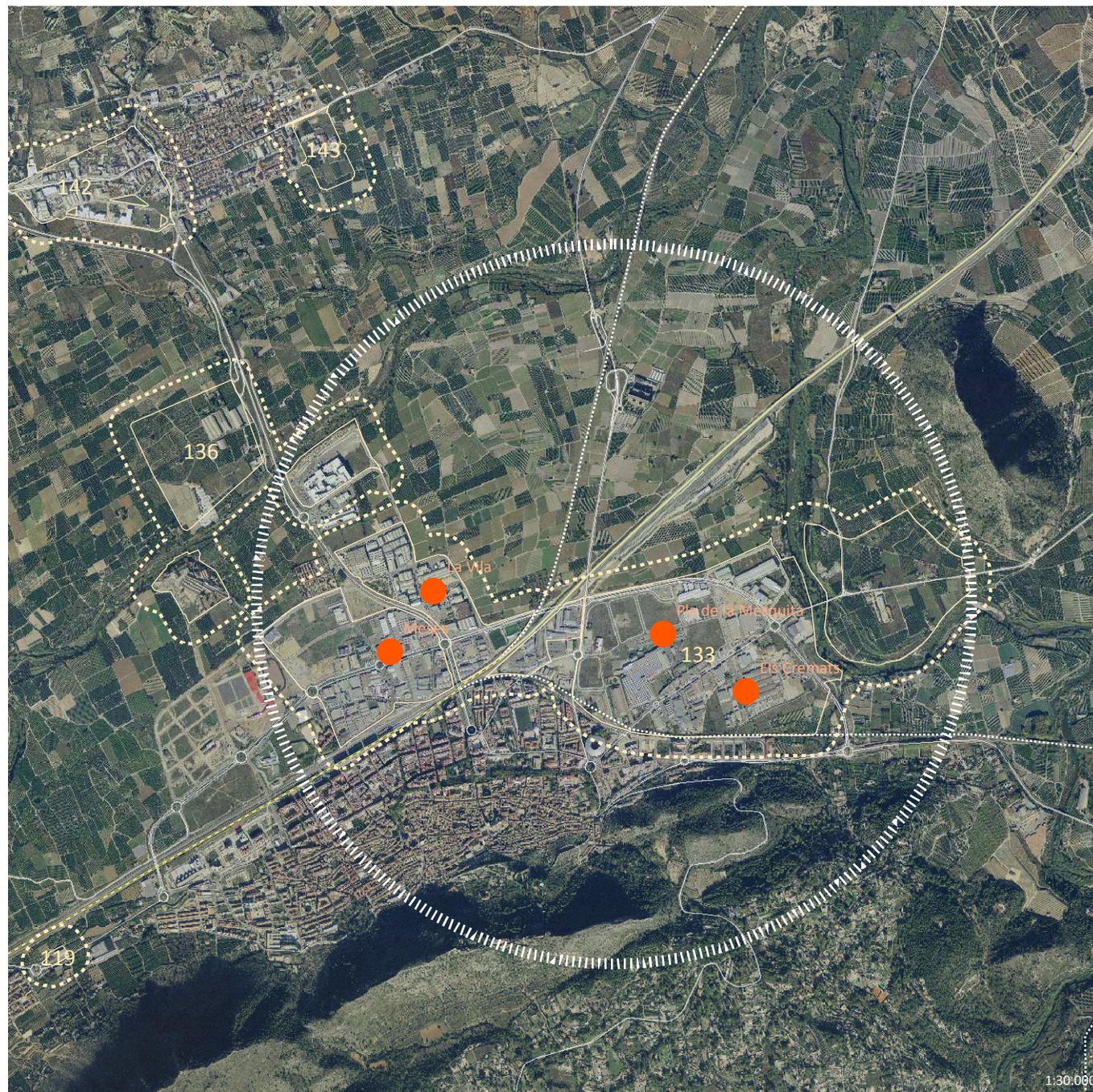
N34/N44, sus zonas de posible ampliación tienen afecciones medioambientales como la erosión alta o la vulnerabilidad de acuíferos.

Observación general:

En esta comarca sería conveniente la instalación de una zona logística ferroviaria, dado que, no hay ninguna cercana. Ambas zonas podrían verse beneficiadas de ello.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS**La Vall d'Albaida**

Tiene una gran área diferenciada por tamaño del resto, N24, de 364 Ha, su consolidación es de un 64% según el SIOSE

Descripción:

La N24 comprende los llamados Polígonos de Els Planets de Agullent y El Pla de Ontinyent de fuerte carácter industrial. Las zonas consolidadas por la edificación están urbanizadas a excepción de las zonas verdes. En general la calidad de la urbanización es deficiente.

Hay diversas zonas para su posible ampliación en los dos términos municipales. La mayor se encuentra en Ontinyent.

Áreas de Influencia:

Se encuentra dentro del área de influencia de la Autovía CV-40 y de la capital de la comarca, Ontinyent. De hecho, está gran área de actividad económica se encuentra entre dos cascos urbanos el de Ontinyent y el de Agullent con lo que la movilidad y cercanía de servicios son sus grandes ventajas.

Infraestructura Verde:

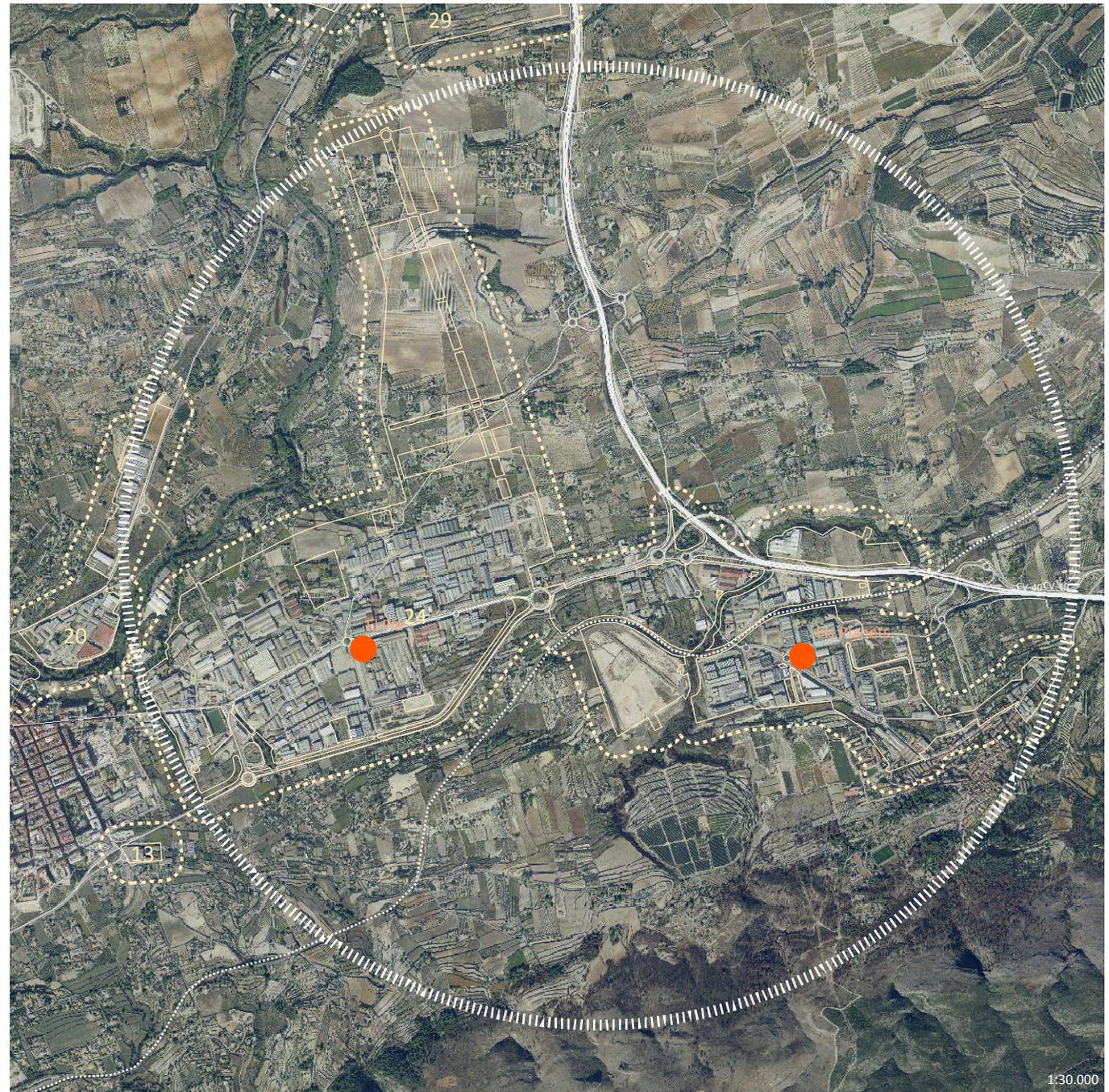
Toda la zona económica del término de Agullent se encuentra en una zona de alta erosión y parte de la misma en suelo forestal estratégico según el PATFOR.

Respecto a la zona incluida en el término de Ontinyent, hay algunas cuñas de suelo inundable en la zona consolidada que se entienden solucionadas, aunque manifiestamente mejorables.

En cuanto a la gran zona sin urbanizar, el suelo forestal estratégico se ha incluido en la ordenación pormenorizada como zona verde.

Observación general:

La ampliación prevista en el PGOU de Ontinyent se ciñe a la línea del término municipal, se propone desvincular la ampliación de la misma, atendiendo a otras razones, como la ubicación respecto a la CV-40 o la menor calidad de los cultivos.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

La Ribera Alta

Tamaño:

Tiene tres áreas de gran tamaño, el área N226 en Alzira (145Ha y 93% de consolidación), N264 en Algemesí (115Ha y totalmente consolidado) y N270 en Carlet (112Ha y 83% de consolidación)

Descripción:

Las tres áreas se encuentran cercanas entre sí, en una zona, a su vez, con otras grandes zonas de actividad económica.

La N226 comprende el Polígono "Carretera d'Albalat" de Alzira, la N226 el Polígono "Cotes" de Algemesí y la N270, los polígonos "San Bernat" y "Ciutat de Carlet", todos ellos de carácter industrial aunque también con usos terciarios.

Áreas de Influencia:

N226, cercanía de la capital de comarca (Alzira)

N264, influencia de la A7

N270, influencia de la A7 y de la futura Autovía CV-50

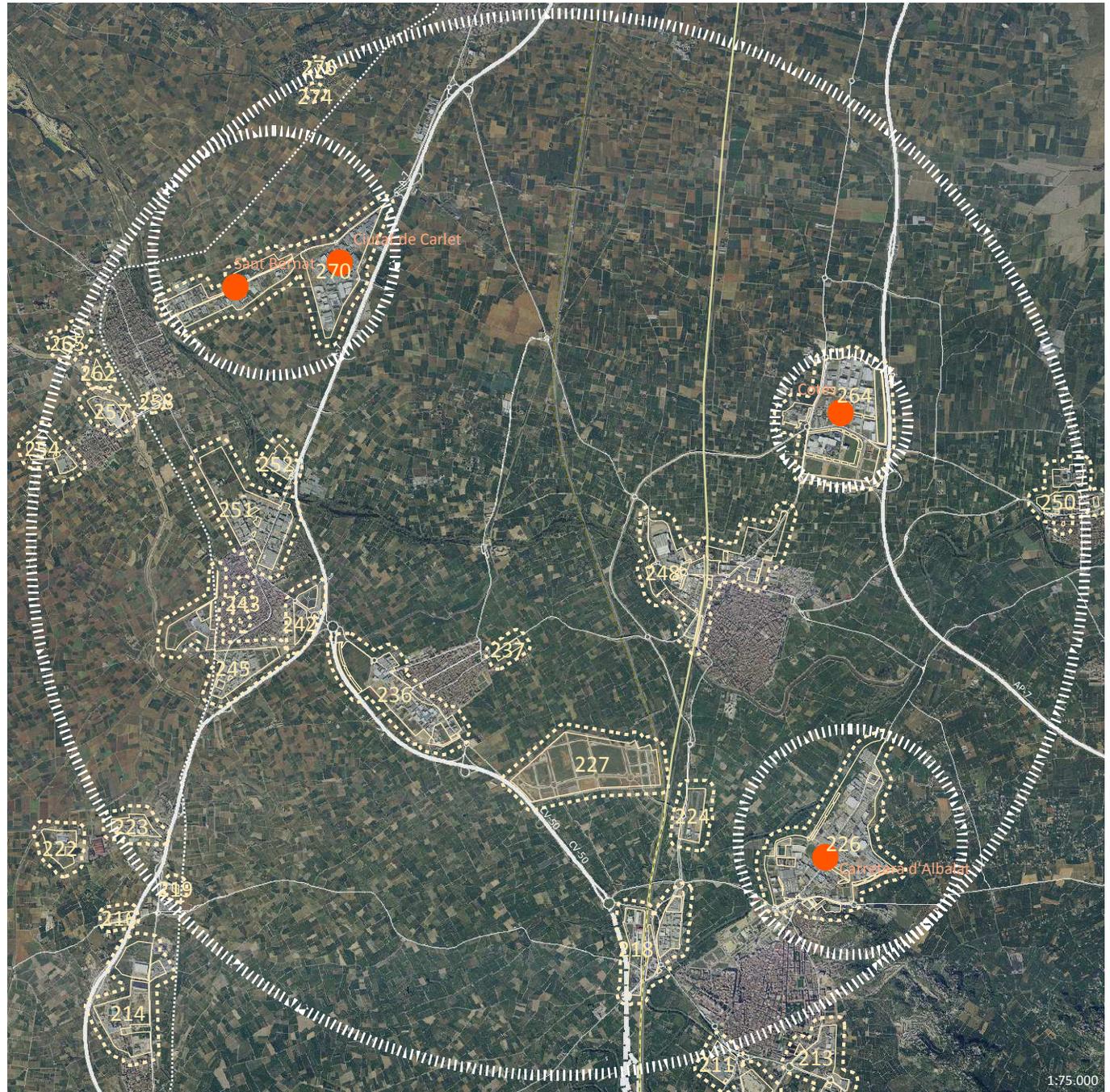
Infraestructura Verde:

N226, parte del polígono se encuentra en la zona de influencia de la zona húmeda "Marjal y Estany de la Ribera Sur del Xúquer" y en zona inundable N264 y N270, en zona inundable del Patricova

Parte de las tres en zona de alta erosión y vulnerabilidad de acuíferos

Observación general:

En realidad estas zonas analizadas son una representación de los polígonos de la zona comprendida entre Carlet y Alzira, con tamaños similares y características de accesibilidad similares.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS**La Ribera Baixa****Tamaño:**

Tiene un área bien diferenciada del resto, N306, al norte de la comarca, en el Polígono Industrial "Sant Carles I" donde se encuentra la Factoría Ford de (Almussafes), con 368Ha y una consolidación del 92%.

También consideraremos el área N230 de 78Ha y 73% de consolidación en el término de Cullera y el área N260 (77Ha y 98%) de Sueca.

Descripción:

La Ford ha concentrado a su alrededor multitud de empresas relacionadas con el sector del automóvil que dependen de ella.

La N230 comprende una zona que rodea a Cullera por el Oeste. Es una zona básicamente terciaria.

La N260 comprende los polígonos que lindan con Sueca por el norte y este. Son zonas industriales y terciarias.

Áreas de Influencia:

La N306 tiene la influencia de la A7 y de su propia estación ferroviaria de mercancías comunicada directamente con el Puerto de Valencia.

La N230 tiene la influencia de la A38 y de la estación ferroviaria de mercancías de Cullera situada en su interior.

La N260 tiene la influencia de la cercanía de la capital de comarca (Sueca) y de la A38.

Infraestructura Verde:

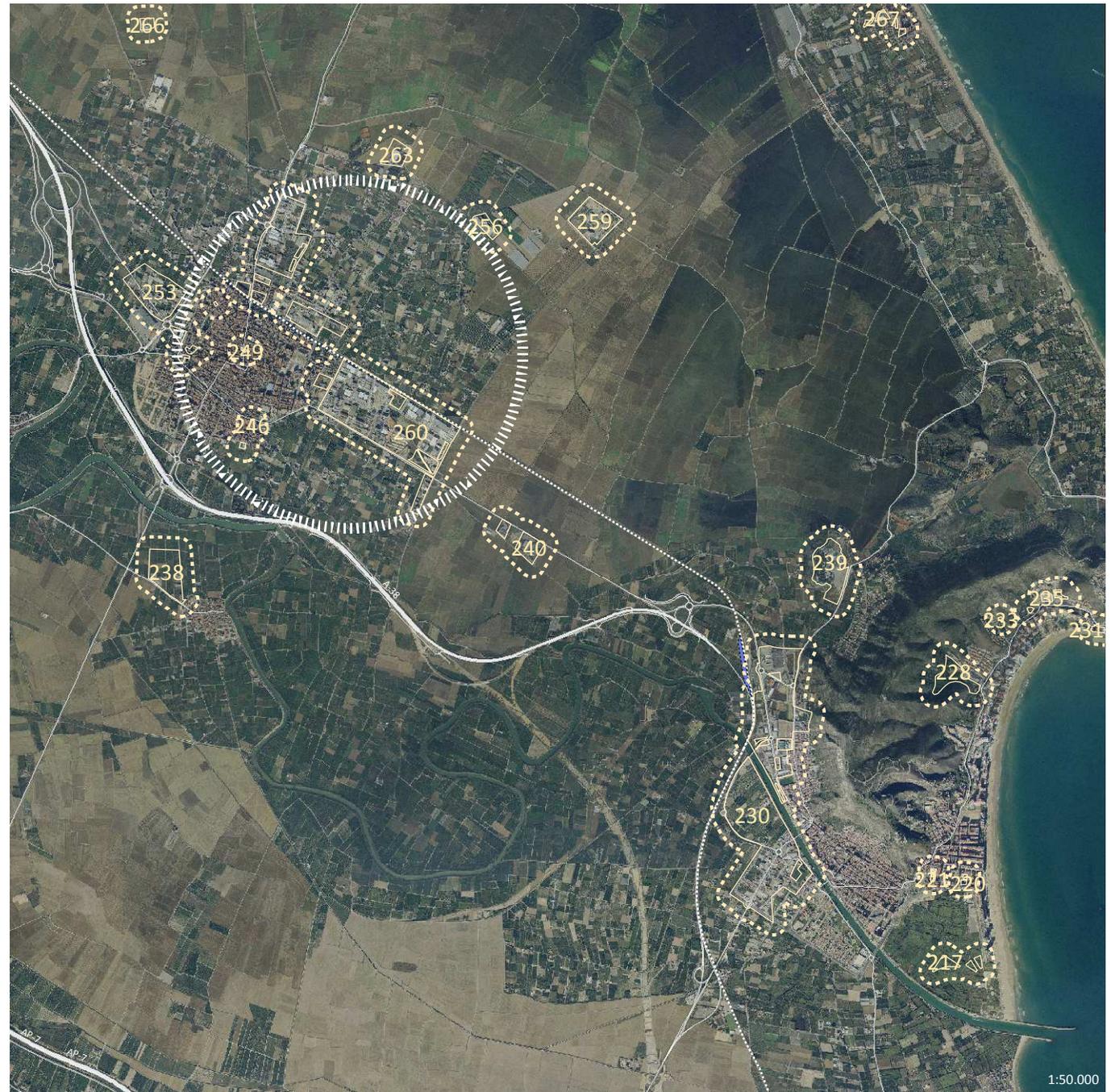
N306: Hay alguna nave situada sobre la zona protegida de la Albufera.

N230: Parte de la zona tiene riesgo de erosión, la atraviesa la Zona Húmeda "Desembocadura y Frente Litoral del Xúquer" por lo que está en su zona de influencia, es inundable según el Patricova

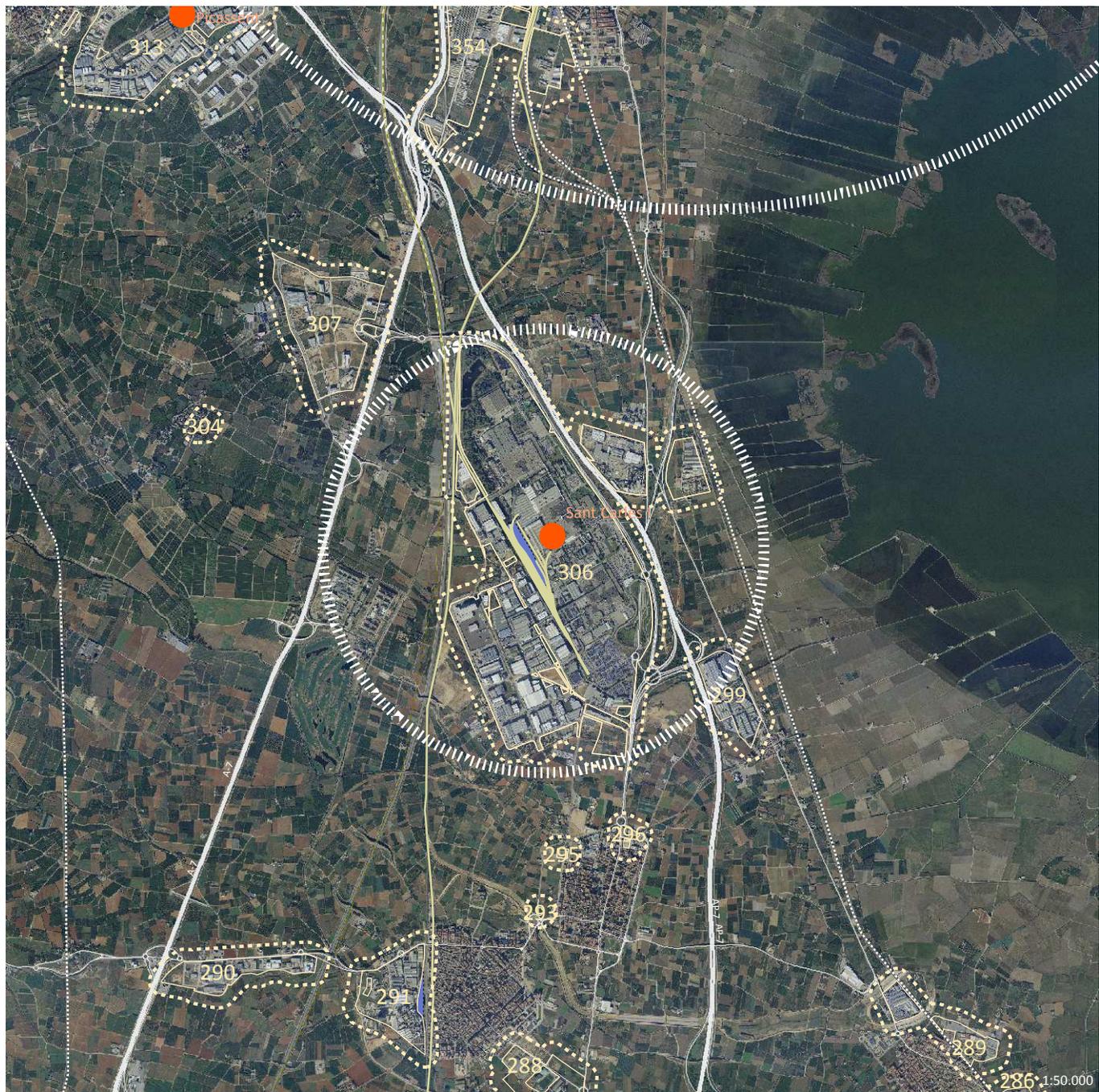
N260: Zona de erosión alta.

Observación general:

La comarca de la Ribera Baixa tiene prácticamente todo su territorio afectado por temas medioambientales. Se elige la zona N260 como zona periurbana con cierto margen para admitir nuevas actividades.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS**El Camp del Túria****Tamaño:**

Tiene dos grandes áreas, el área N410 es un área de más de 654Ha, con una consolidación del 85% según el SIOSE y el área N509, de 201Ha y 87%.

Descripción:

La N410 comprende el Parque Logístico de Ribarroja (en Ribarroja y Loriguilla), el Polígono Industrial Poyo de Reva, l'Oliveral de Ribarroja así como una zona industrial al este del casco urbano de Loriguilla (término de Loriguilla), todos de carácter industrial a excepción del Parque Logístico de Ribarroja.

La N509 comprende los polígonos del Campés y Mas de Tous (en la Pobl de Vallbona y l'Eliana) tiene usos industriales y terciarios.

Áreas de Influencia:

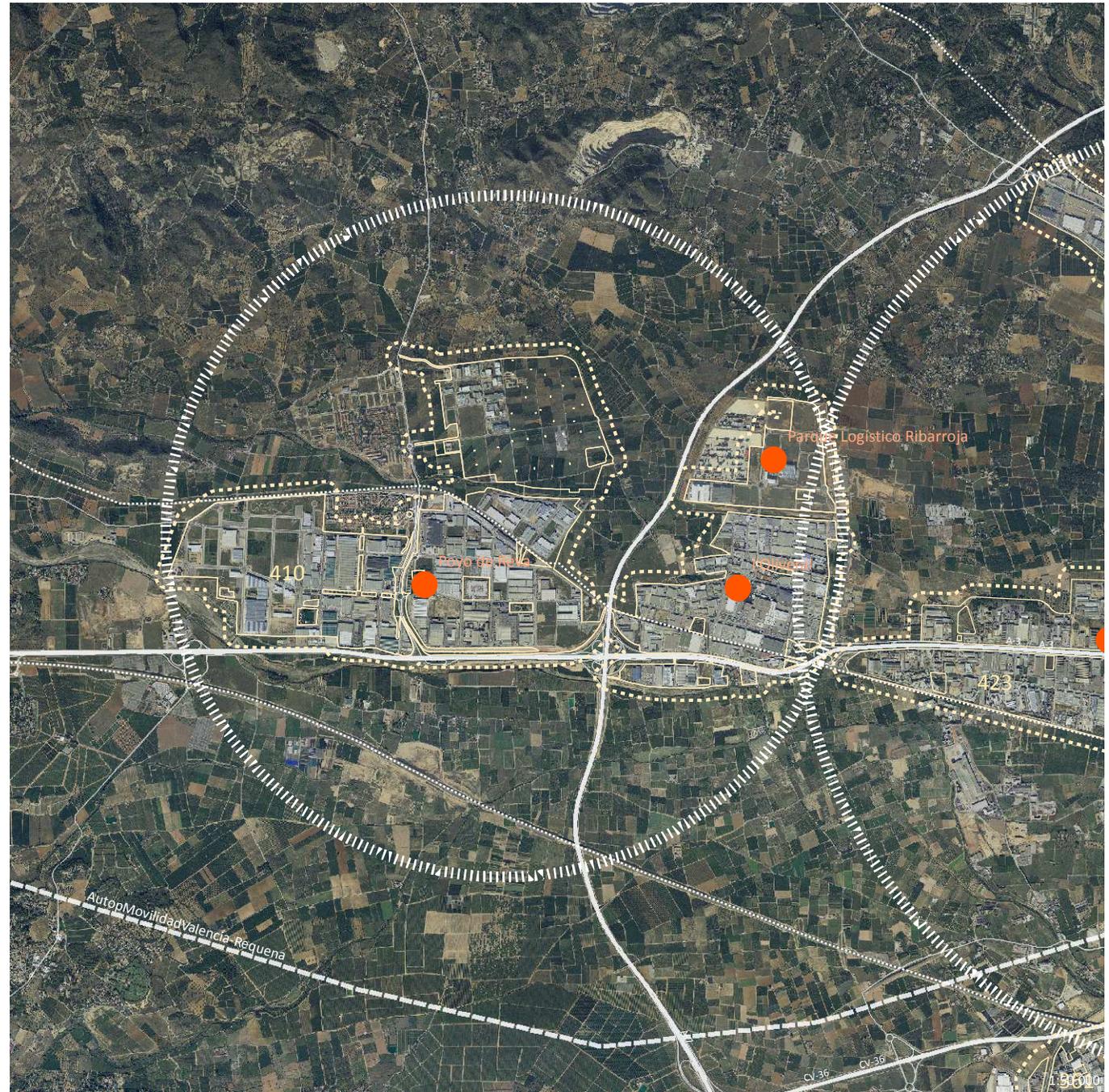
La N410 se encuentra dentro del área de influencia de la A3 y la A7, de hecho se encuentra en la intersección de ambas, la N509 en el área de influencia de la CV-35.

Infraestructura Verde:

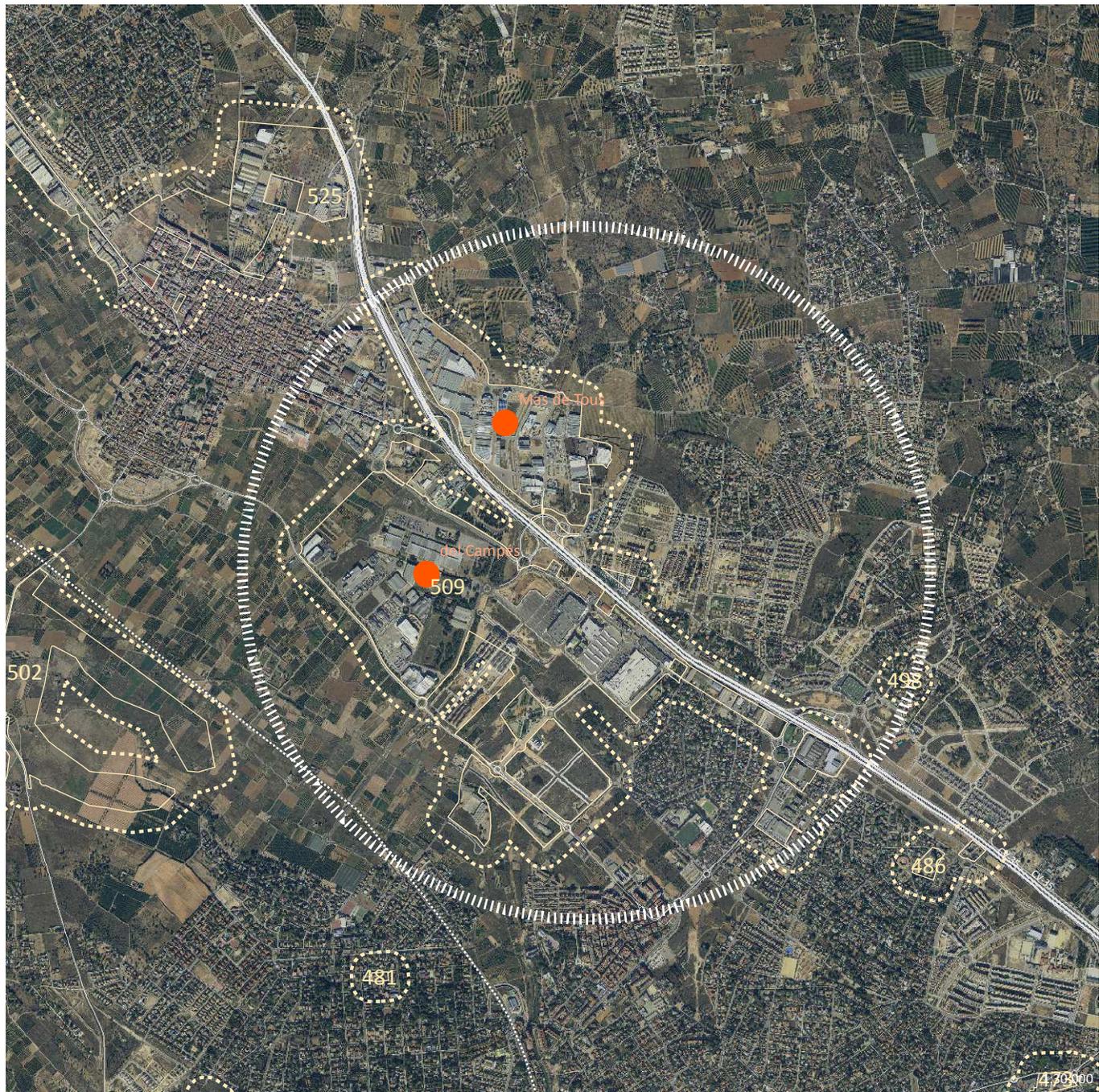
La parte con afección del Patricova de la N410 ya se encuentra consolidada. La N509 también tiene parte de afección del Patricova.

Observación general:

En la N410 hay prevista una ampliación del polígono de Loriguilla, la parte oeste del Polígono de l'Oliveral está vacante de edificación. El frente desde la Autovía ofrece una imagen desordenada y de poca calidad.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS**La Canal de Navarrés****Tamaño:**

No tiene áreas industriales ni terciarias de tamaño importante, en Anna hay dos zonas industriales municipales, la N139 y N144, de 16 y 8 Ha respectivamente y una consolidación de un 41 y 51%

Descripción:

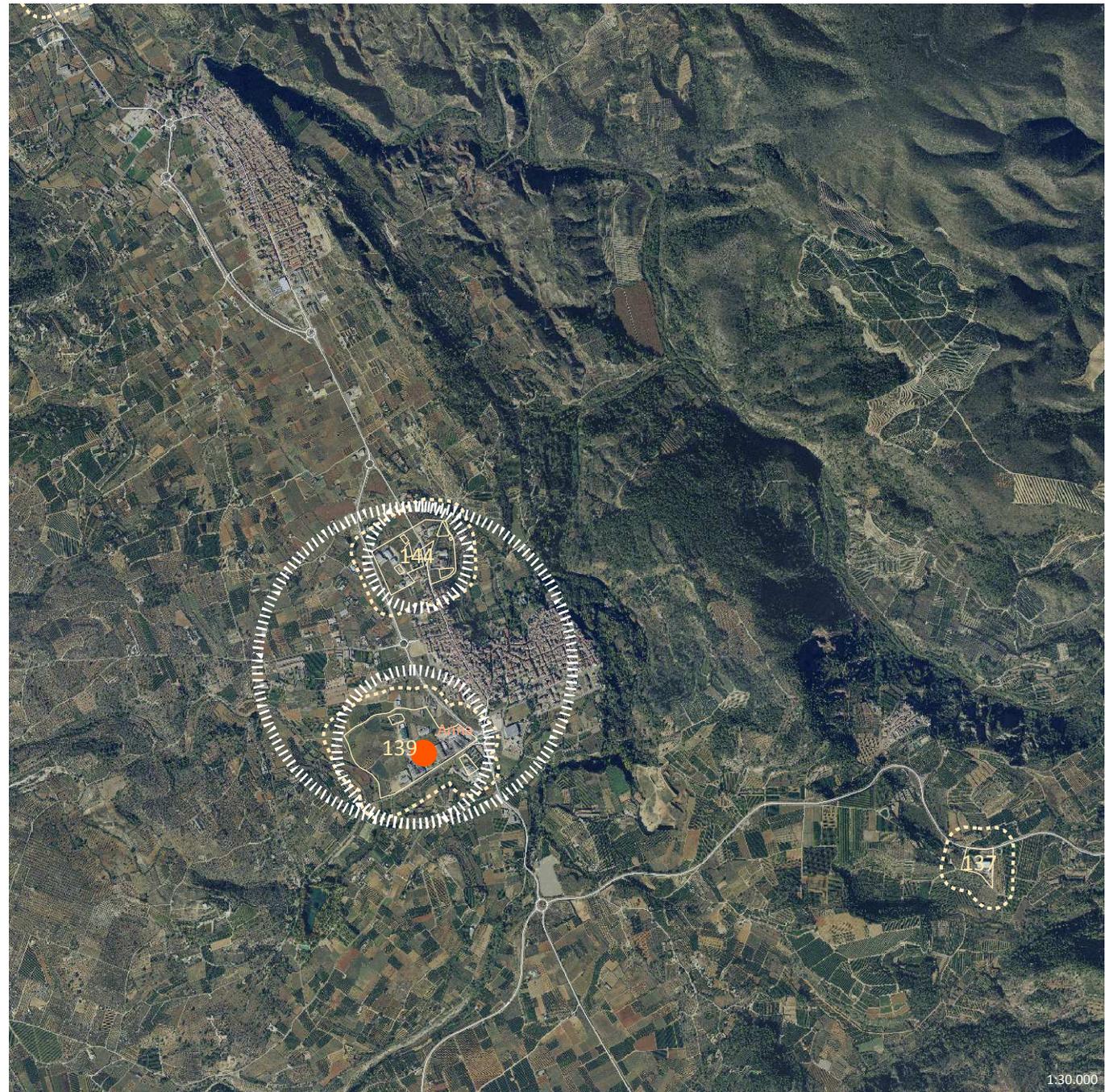
La zona N139 es el polígono municipal de Anna en su linde suroeste y la N144 se encuentra al norte del mismo casco urbano. La urbanización es deficiente en general y son polígonos ligados al municipio.

Áreas de Influencia:

Ninguna está en zonas de influencia

Infraestructura Verde:

Los polígonos tienen zonas inundables y el N139 la parte oeste con riesgo alto de erosión.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS

L'Horta Nord

Tamaño:

La zona N474, es por tamaño, la más importante de la comarca, tiene 163Ha y una consolidación del 96%

Descripción:

La N474 comprende el polígono "del Mediterráneo" situado en los términos municipales de Massalfassar y Albuixech, con un carácter industrial.

Áreas de Influencia:

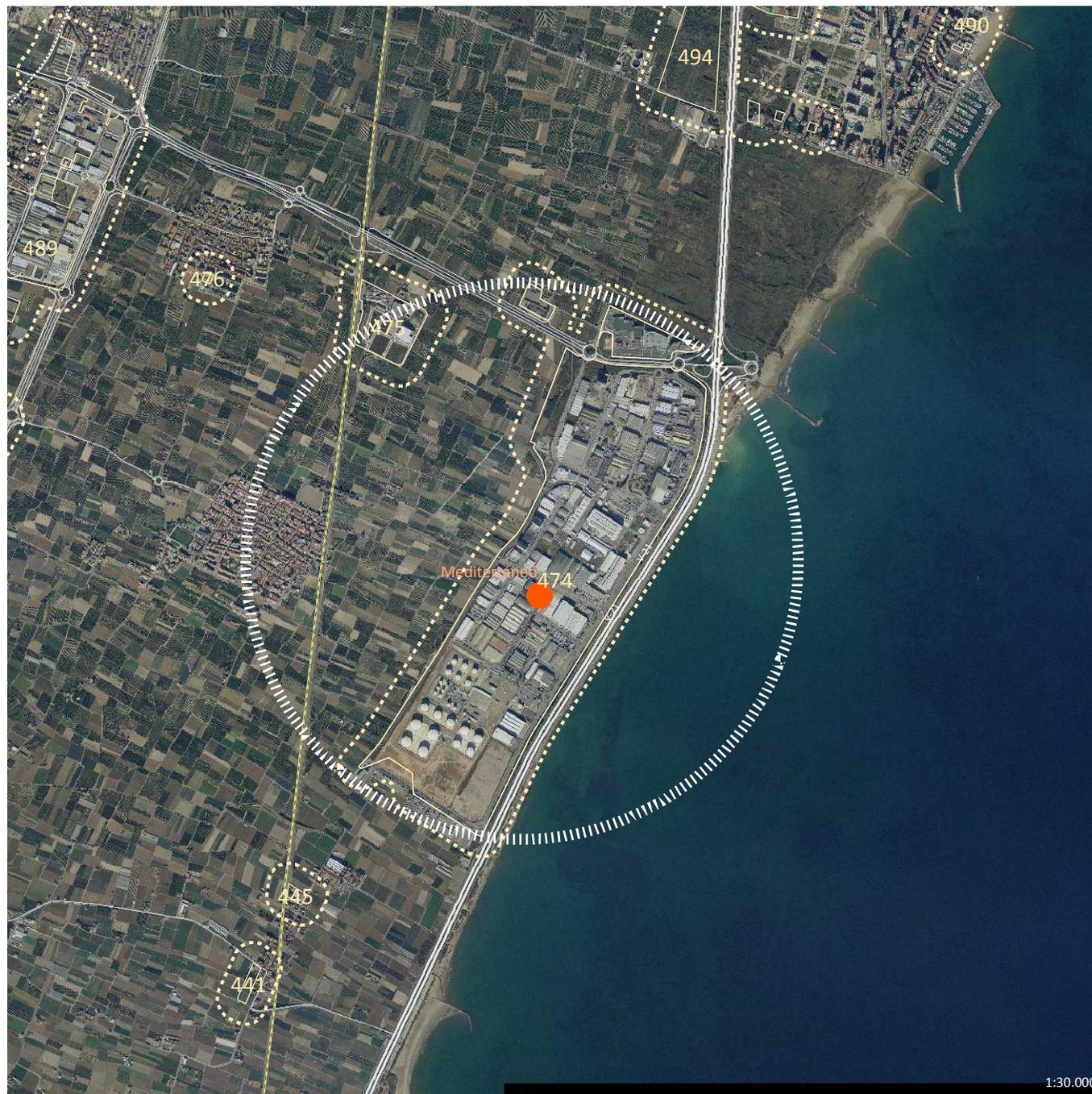
Se encuentra dentro del área de influencia de la Autovía V21

Infraestructura Verde:

La parte norte se encuentra en la zona de influencia de la Zona Húmeda de "Marjal de Rafalell i Vistabella"

Observación general:

Está en primera línea de playa.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ELECCIÓN MOTIVADA POR COMARCAS**Vall d'Aiora****Tamaño:**

En el municipio de Zarra, hay un área N179 de 66 Ha sin consolidar. En Ayora una de 29Ha, N150, con un 34% de consolidación según el SIOSE.

Descripción:

La N179 comprende unos suelos cercanos a la CV-440, aislados en el territorio, mientras que la N150 está situada al sur del casco urbano de Ayora (polígono San Antonio), de carácter industrial y municipal y con una urbanización de baja calidad.

Áreas de Influencia:

La N150 cuenta con la cercanía de Ayora (capital de comarca) para servicios y movilidad.

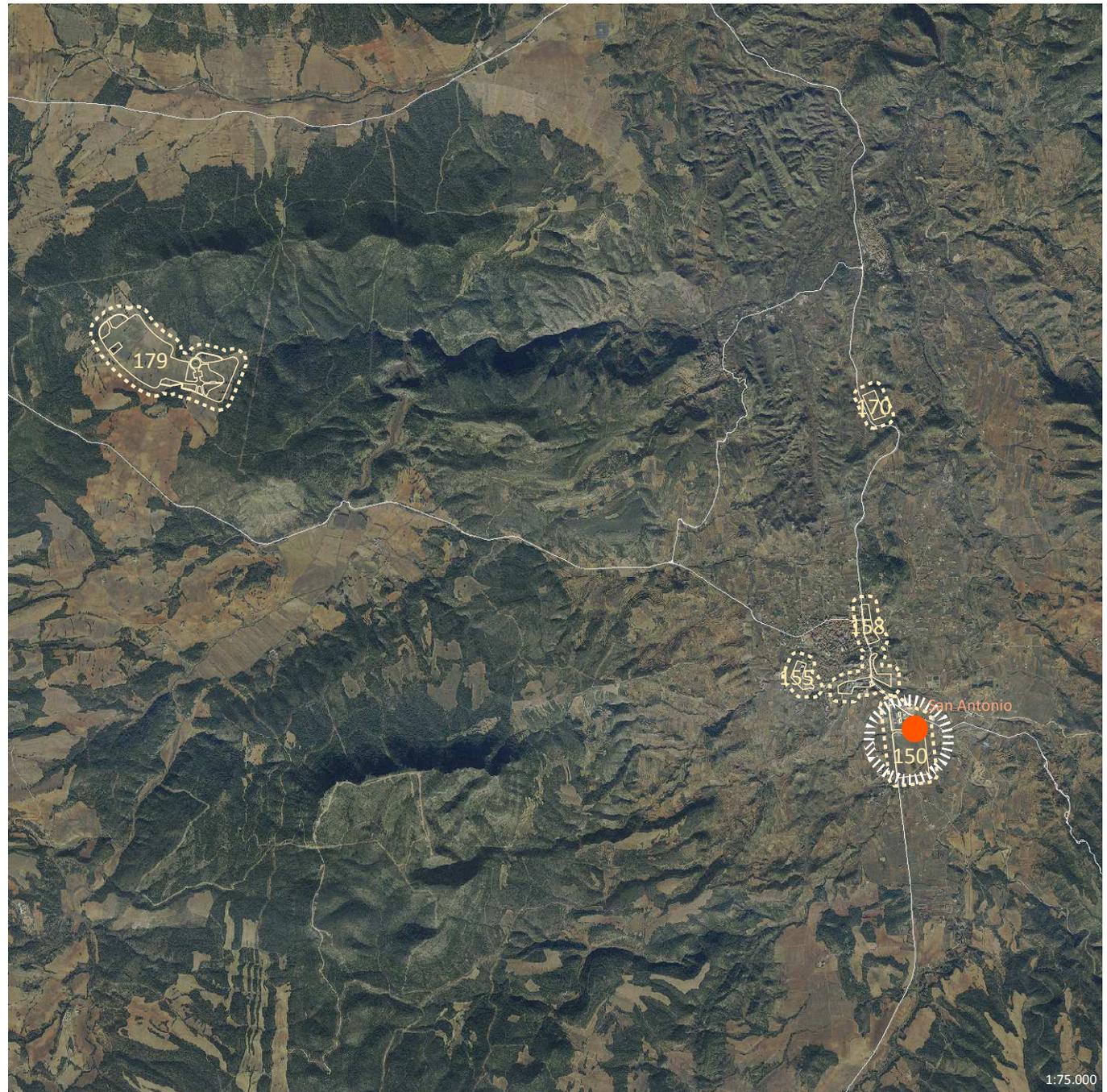
Infraestructura Verde:

En la N150 habría que tener en cuenta la Rambla de las Aguayás como condicionante medioambiental.

Ambas están incluidas en zonas con riesgo alto de erosión

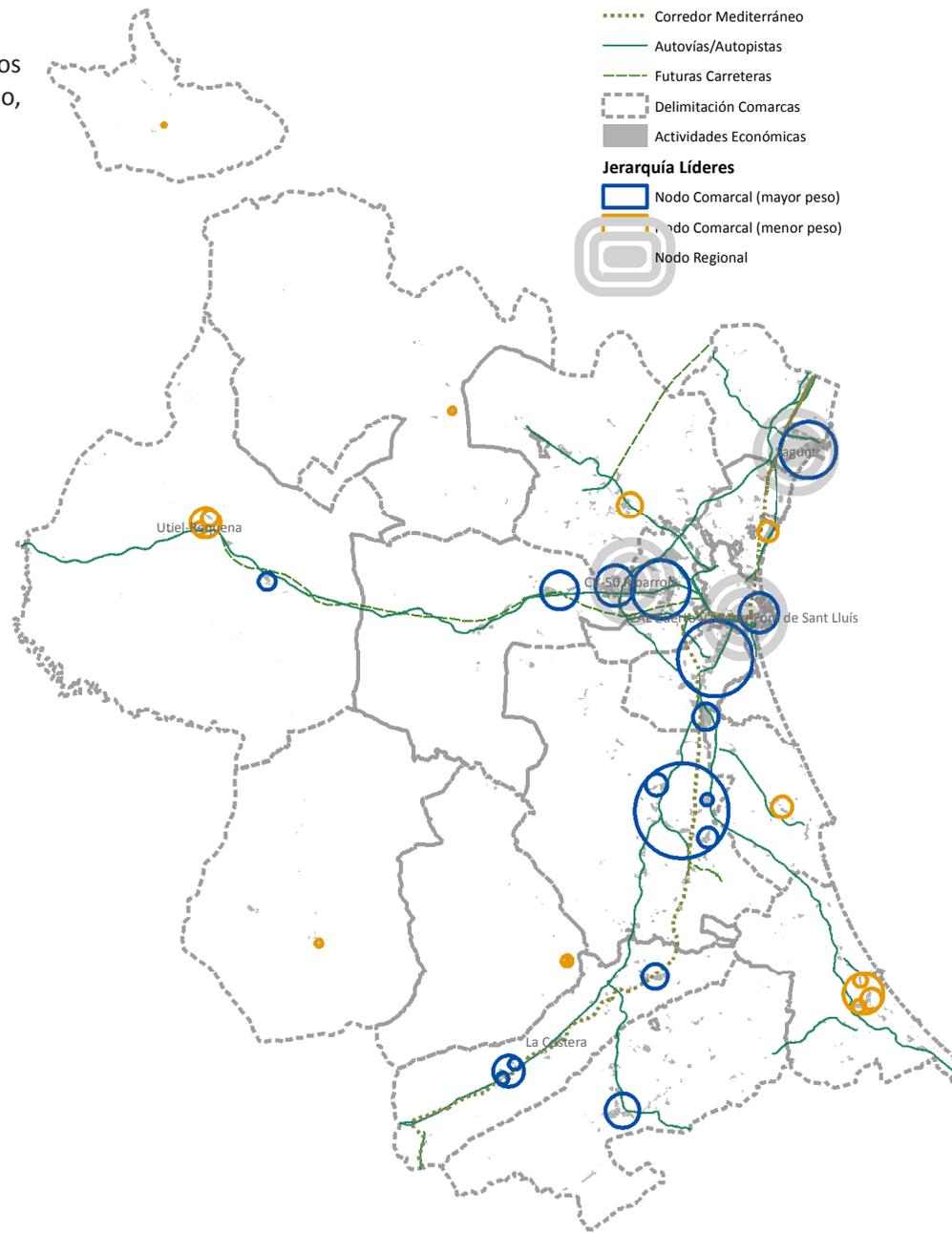
Observación general:

Por comunicaciones y localización se considera más idónea la zona N150 de Ayora.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

Una vez analizadas todas estas áreas, hemos obtenido un mapa de nodos comarcales, jerarquizados en función de su importancia relativa (tamaño, comarca...), tal y como se ha expuesto al inicio de este punto.



Fuente: Elaboración propia a partir de la ETCV, la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



ANÁLISIS ESTADO ZONAS INDUSTRIALES EN HOLANDA. Fuente: LA REGENERACIÓN DE ÁREAS INDUSTRIALES. Sepes

4.5 REGENERACIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL

4.5.1 EXPERIENCIAS EUROPEAS

Reino Unido. Aplicación del modelo de los Business Improvement Districts (BID)

Este concepto que viene de EEUU y Canadá de mediados del siglo XX, se concreta en unos distritos autogestionados, por los propietarios inmobiliarios, empresas y autorizados por los gobiernos para operar en determinadas áreas.

En el Reino Unido se aprobó un marco legislativo para su aplicación (2003), que regula la administración, la promoción y la participación en estos procesos. Se financian por fondos públicos y privados. Y las actuaciones a realizar se fundamentan en una encuesta entre el público interesado.

Holanda. Política de Sostenibilidad del espacio productivo

Holanda es un país altamente industrializado y tiene un territorio escaso, la industria en 2005 alcanzaba un 2% de la superficie del país. Con la recesión actual, crece rápidamente la obsolescencia de áreas industriales. Por tanto la preocupación está en el excesivo consumo de suelo de espacio para las actividades económicas en el territorio y su dispersión territorial (sprawl)

El Gobierno Holandés (en una acción conjunta de los Ministerios de Asuntos Económicos, Vivienda, Planificación Espacial y Medio Ambiente) realizó un documento estratégico que analizaba los problemas existentes y definía líneas de actuación tanto en regeneración de suelo como en regeneración de áreas productivas.

Estas intervenciones van muy ligadas a la aplicación del parkmanagement, gestión continua de las áreas industriales, que se relaciona en este caso con la regeneración y políticas de incremento de la sostenibilidad del tejido industrial.

Esta gestión también está encaminada a mejorar el nivel de sostenibilidad y en ella se implica a otros agentes como las empresas que van a estar implicadas en las obligaciones y en los beneficios.

En este documento, aparecían una serie de actuaciones tipo que se encaminan a conseguir la implantación de objetivos medioambientales (sostenibilidad) además de los económicos en estas áreas, y en su especialización según sus actividades logísticas, empresariales, tecnológicas, etc

Éstas se clasifican según estén destinadas a procesos o a los espacios, esta clasificación se basa en el libro de Pieter H. Pellenburg "Sustainable Business Sites" y "Sustainable Business Sites in Netherlands: A Review":

ACCIONES PARA LA SOSTENIBILIDAD DE PROCESOS INDUSTRIALES

1. cambio de energía, materias primas, agua

- reutilización del proceso de agua/depuración
- uso del exceso de calor/frío de los procesos de producción
- uso de materiales excedentes como materias primas
- uso de materiales de desecho de alto valor calórico como combustibles

2. uso conjunto de servicios públicos y funciones empresariales

- sistemas de energía conjuntos
- purificación conjunta de agua de desecho
- uso conjunto de instalaciones para aire comprimido
- instalaciones de túnel de lavado colectivas
- talleres de mantenimiento colectivos
- instalaciones de almacenaje colectivas

3. recogida y retirada conjunta de materiales de desecho

- contratos de retiro de desecho colectivos
- depósito de desecho colectivo
- grupos de prevención

4. combinación de transporte de bienes y personas

- combinación de transportes de carga
- combinación de cargas de ida y vuelta
- terminales de carga regionales
- servicios de autobús colectivos para empleados (puerta apuerta)
- coordinación colectiva de vehículos compartidos
- sistemas de intercambio colectivos para coches, el taxi y bicicletas

ACCIONES PARA LA REGENERACIÓN DE LUGARES SOSTENIBLES

1. uso más intensivo de espacio

- "acumulación" de empresas/actividades en el mismo espacio, edificios en altura
- edificios colectivos para pequeñas empresas
- instalaciones de aparcamiento conjuntas
- almacenaje colectivo de bienes y materiales
- reservas estratégicas de suelo
- reservas colectivas de suelo
- remodelación de suelo vacante

2. servicios urbanos de utilización intensiva

- combinaciones de calor/energía
- energía solar y de viento para bombas, iluminación, etc.
- agua procesada procedente de agua superficial y agua de lluvia
- sistemas separados para la reutilización y drenaje
- tuberías para cambio de energía y flujos materiales

3. servicios empresariales conjuntos

- sistemas de seguridad conjuntos
- sistemas conjuntos de mantenimiento para edificios y zonas verdes
- instalaciones conjuntas telemáticas
- instalaciones conjuntas para banca y franqueo
- instalaciones conjuntas para reuniones, educación, oficinas flexibles

4. transporte multimodal y público de alta calidad

- terminales públicos con acceso a ferrocarril, vías de agua y conducciones
- concentración espacial de consignadores y transportistas
- intercambiadores público/privado
- combinaciones de tren, tren ligero, autobús y tren-taxi
- sistemas de transporte del área (coches taxis y bicicletas compartidos)

4.5.2 ANÁLISIS DE UN CASO DE REGENERACIÓN INDUSTRIAL. PARQUE INDUSTRIAL KNOWSLEY.

Como ejemplo de actuación de regeneración, analizaremos las actuaciones que se han planteado en el **Parque Industrial Knowsley (KIP) en Kirkby (Reino Unido)**

El argumento del estudio se basa en el parque industrial como motor de la economía subregional y prosperidad de la región de Liverpool, y en su posición estratégica con respecto a las grandes infraestructuras de la zona, las carreteras M57 y A580, la terminal de tren de Potters y la proximidad a los principales aeropuertos de la región noroeste.

KIP es un sector altamente desarrollado, pero se encuentra en recesión tras el crecimiento de suelo vacante en su interior.

La oferta de su infraestructura es inadecuada y antigua con respecto a las necesidades de los posibles nuevos inversores, tanto en lo que respecta a la red de transporte, las infraestructuras de servicios y la falta de espacio público.

La propuesta se basa en una serie de medidas agrupadas en:

Propuestas del marco físico:		Apoyo a la Inversión y Desarrollo de KIP
Zonificación Calidad del diseño Rutas Verdes Accesibilidad Puertas de acceso Energía Verde Áreas de Oportunidad	<u>Creación de una asociación de salida conjunta de vehículos para gestionar los productos</u>	Función clara Sectores de destino Maximizar vínculos estratégicos Estrategia de Comunicación Marketing y branding (marca) Empresa, educación y capacitación Planificación de políticas Mejoras ámbito público

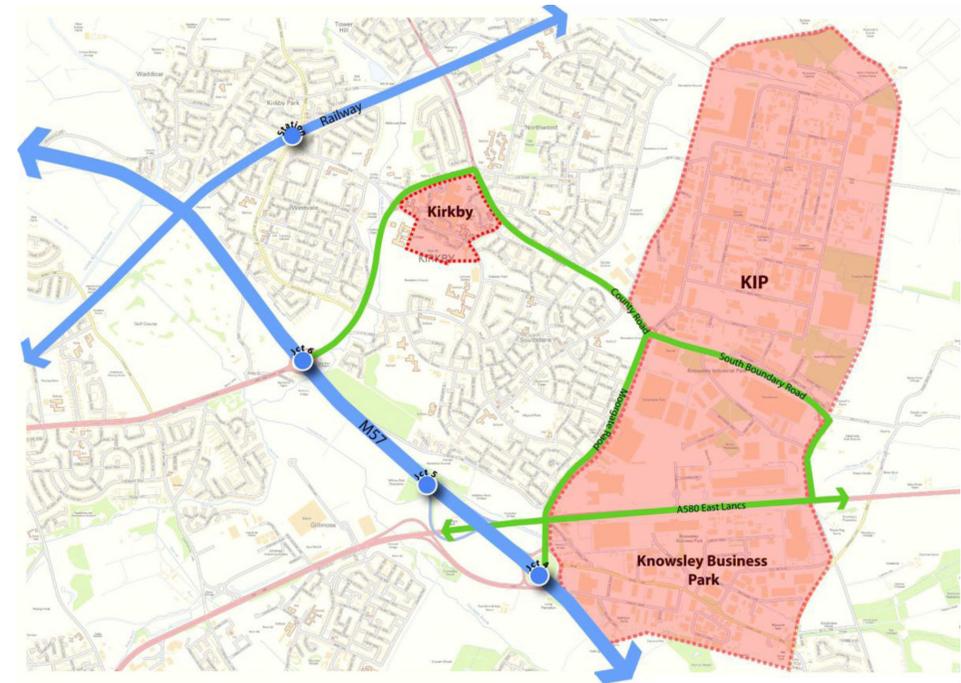
Zona de estudio

El Parque Industrial Knowsley es la mayor área industrial de la región de la ciudad de Liverpool, y el segundo en tamaño, tiene una superficie de unas 411 hectáreas y emplea a 10.300 personas

Este parque se creó en la década de los 40 a raíz de la implantación en la zona de una fábrica de municiones (en el norte del área actual) Muchos edificios se remontan a los años 50 ó 60.

En los 90 se desarrolló al sur del ámbito y de la A580, el Knowsley Business Park (KBP), parque empresarial que en los años 2000 se había desarrollado y logrado atraer empresas multinacionales de alto perfil. Esta zona tiene una imagen más atractiva y moderna. Tiene una superficie de 133 Ha más y 4.800 empleados más.

Las dos áreas están intrínsecamente ligadas en términos económicos y espaciales, aunque la intervención debe ser más profunda en KIP



Infraestructuras de transporte y relación espacial con Kirby. Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK

Análisis espacial

- La condición física de la zona norte de South Road Boundary dentro KIP es marcadamente más pobre en términos de contaminación que el resto.

Baja calidad de la forma construida, solares abandonados, y baja calidad en la urbanización

El sistema de tráfico es pobre, con señalización en mal estado. Los accesos insuficientes.

Las envejecidas instalaciones limitan su mercado a ocupantes industriales tradicionales.



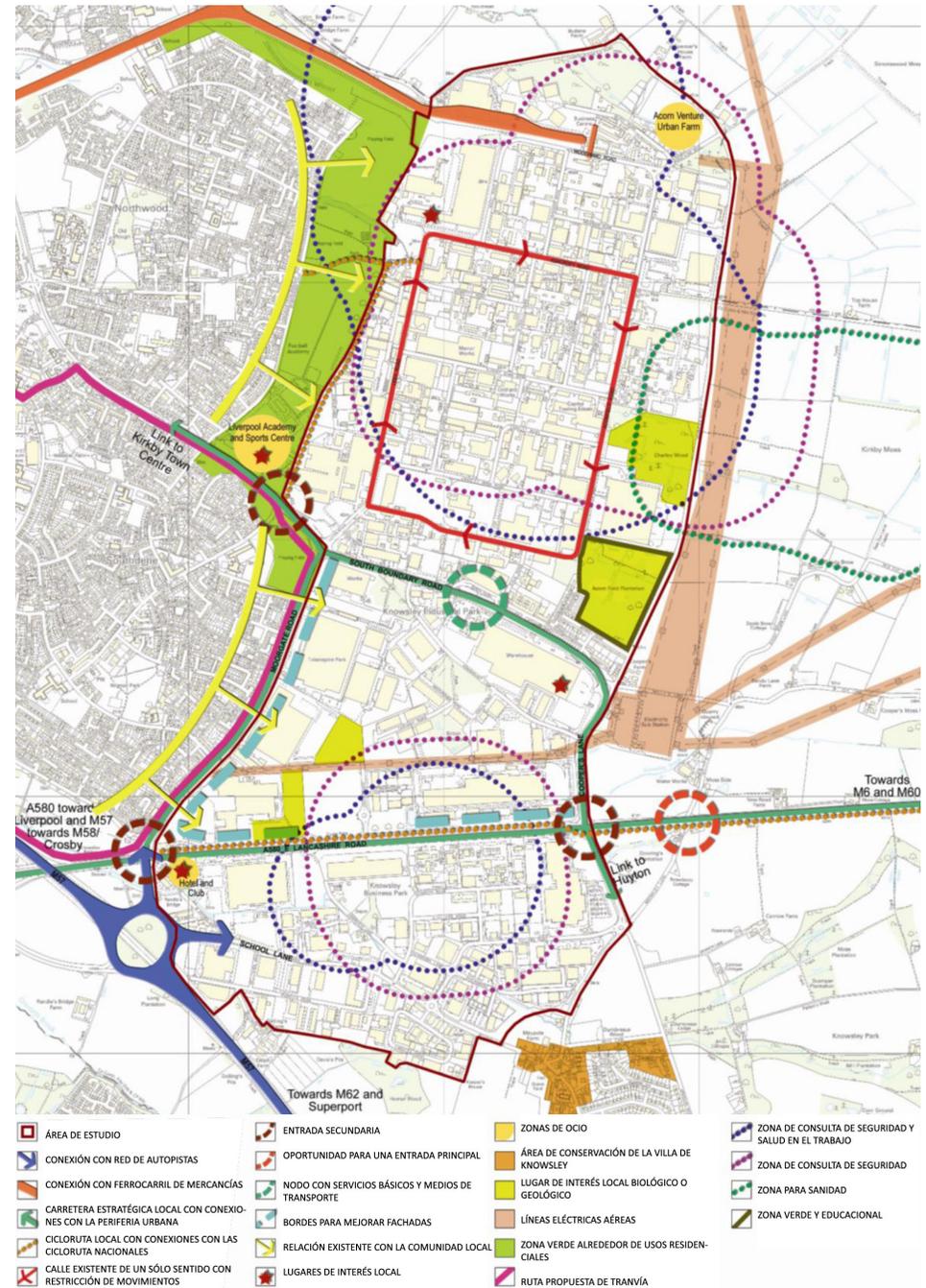
KIP. Fuente: Google Maps

- La zona intermedia (entre South Road Boundary y la A580) muestra como esta demanda es más variada por la mayor calidad de su urbanización y servicios.

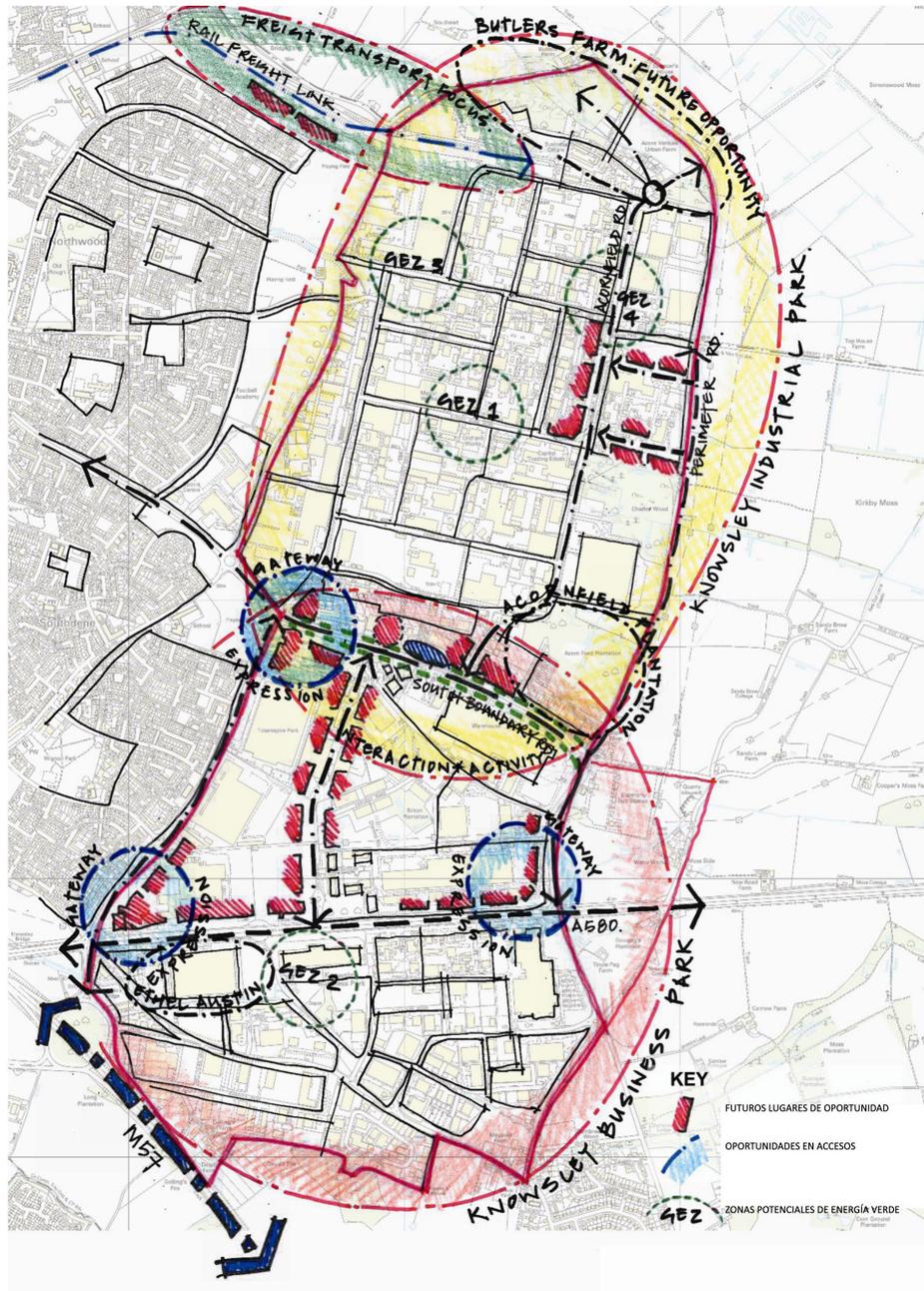
- En cuanto a KBP presenta mayor calidad tanto en la urbanización como edificatoria y tiene mejor conectividad.



KBP Fuente: Google Maps



ANÁLISIS ESPACIAL DEL ÁREA. Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK



PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN FÍSICA. Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK

Propuestas de Intervención Física.

Actuaciones generales

El marco de la intervención física para KIP en el diseño urbano y ordenamiento territorial tratan de mejorar la circulación y el acceso, obtener una imagen positiva del parque y diversificar usos admitiendo actividades de oficina, de distribución y un nuevo centro de usos comerciales en el centro.

Se fortalecerán los vínculos de transporte dentro y fuera de KIP.

Desarrollo de mejores relaciones con KBP y con la ciudad de Kirby. Se mejorará el espacio verde para mejorar la imagen pública y se promoverá el uso de los medios de transporte no motorizados implantando vías verdes.

Mejoras en la South Road Boundary con la incorporación de nuevos senderos y carriles bici, así como mejoras en sus espacios públicos.

Desarrollo de un centro de biomasa para proporcionar un flujo constante de combustibles (GEZ), la creación de una red inteligente eléctrica que mejorará su eficiencia. Promoción de uso de energías renovables y medidas de eficiencia energética para las empresas del KIP, todo ello lo diferenciará de otros parques industriales de la región.

Zonificación

La ordenación de usos que se propone ofrece mayor coherencia y claridad en la oferta del parque:

Localización de los espacios de energía verde (GEZ) cercanos a los mayores consumidores.

Mantenimiento de cierta cantidad de industria pesada

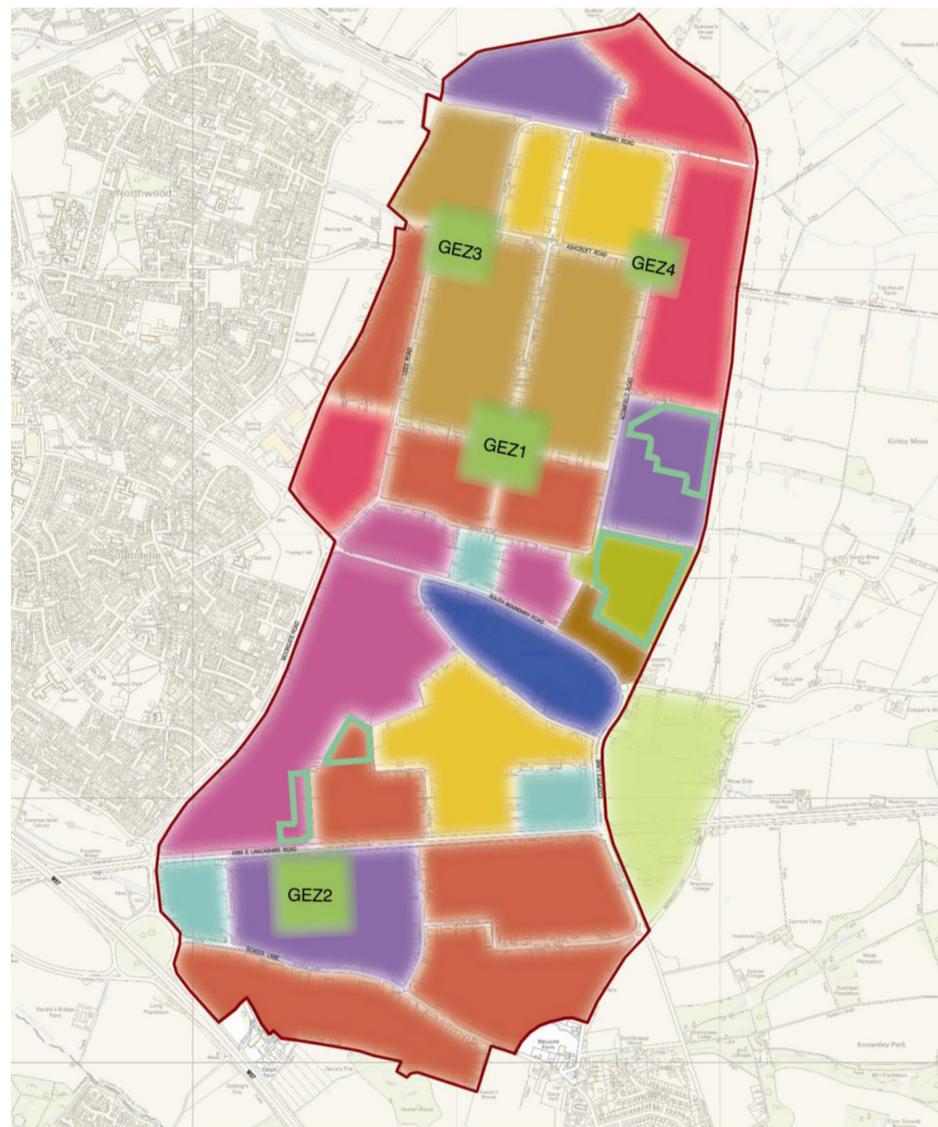
Crear una zona de transición alrededor de la industria pesada, entre ésta y la industria ligera.

Ampliar el entorno del parque de negocios hacia el norte, proporcionando zonas de industria ligera y oficinas en la zona sur de South Road Boundary y en las entradas principales, que proporciona una relación entre industria y parque empresarial que será la nueva marca del ámbito.

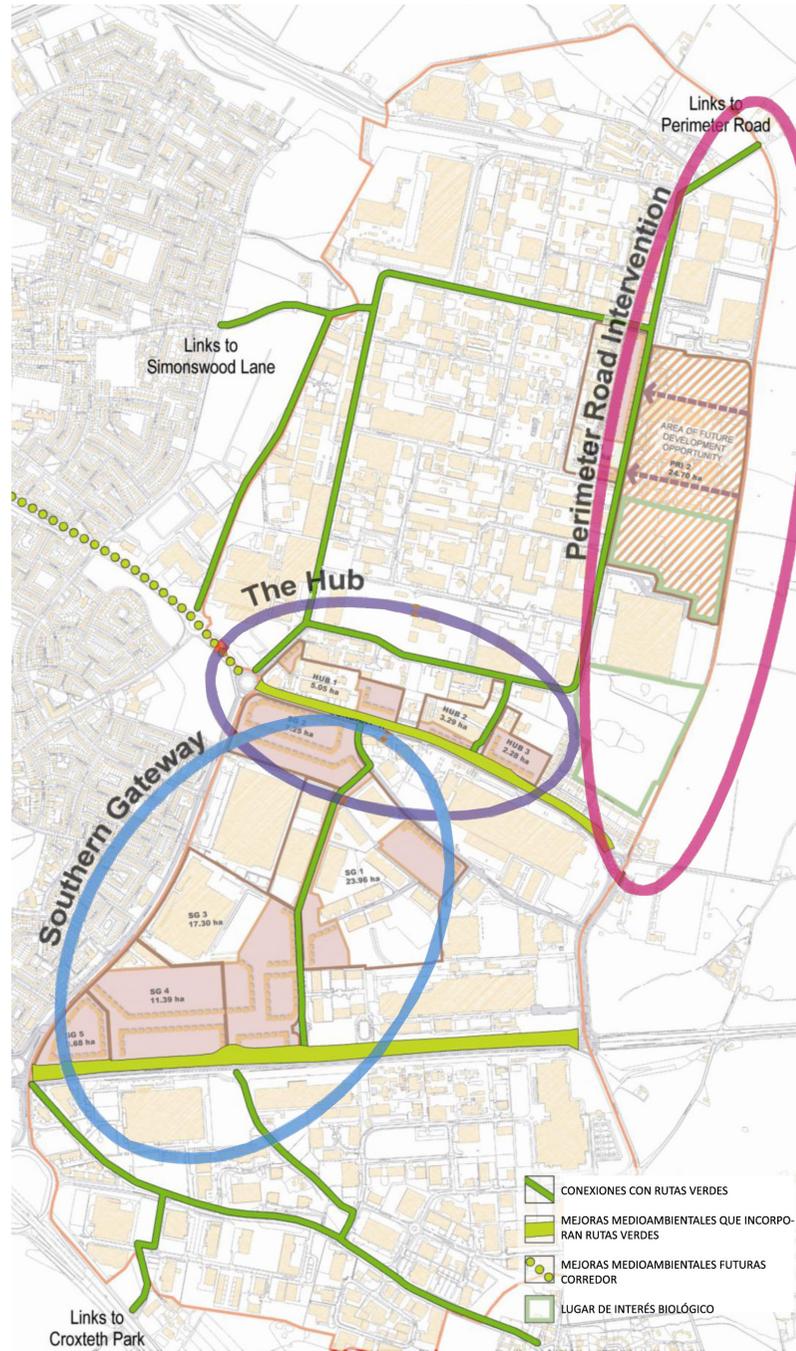
Servicio de transporte en el centro de South Road Boundary para satisfacer las necesidades del inversor y del ocupante.

Reforzar la vinculación con la terminal ferroviaria de mercancías.

ZONIFICACIÓN PROPUESTA. Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK



Heavy Industry	INDUSTRIA PESADA	Distribution and Light Industry	DISTRIBUCIÓN Y INDUSTRIA LIGERA
Light Industry	INDUSTRIA LIGERA	Existing Residential	RESIDENCIAL EXISTENTE
Distribution	DISTRIBUCIÓN	GEZ - Green Energy Zones	GEZ. ZONAS DE ENERGÍA VERDE
Distribution and Offices	DISTRIBUCIÓN Y OFICINAS	Green Belt	ZONAS VERDES (CINTURÓN VERDE)
Ancillary (Retail and Leisure Uses)	AUXILIAR (COMERCIAL Y OCIO)	Urban Greenspace	ZONAS VERDES (URBANAS)
Heavy and Light Industry	INDUSTRIA PESADA Y LIGERA	Sites of Biological Interest (SBI)	LUGARES DE INTERÉS BIOLÓGICO
Light Industry and Offices	INDUSTRIA LIGERA Y OFICINAS		



RUTAS VERDES Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD. Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK

Calidad del diseño

Las entradas deben ser de diseño atractivo y con reconocimiento de identidad con la marca “Knowsley Business Park”

En general se exigirá alta calidad en los diseños de los edificios y se prestará especial atención en la calidad y armonía de las fachadas recayentes a South Road Boundary, A580, y otras vías principales.

Rutas Verdes

Fomento de los transportes no motorizados/espacios verdes

Alumbrado de alta eficiencia energética para minimizar la contaminación lumínica

Los caminos de acceso incorporarán bolardos o arceles altos para disuadir del aparcamiento en la calle y proteger los árboles

Los programas de plantación incluirán especies nativas y proveerán pasillos perimetrales para favorecer la biodiversidad

Mejorar la calidad y visibilidad de los espacios verdes para mejorar la imagen de KIP/ KBP

Integración de lo construido con los espacios verdes.

Establecer una red de corredores verdes para promover el senderismo y el ciclismo.

Utilizar las empresas como Charley Madera y Plantaciones Acornfield ubicados en KBP como elementos que pueden mejorar la imagen del Parque, integrándolas en la estrategia global

Mejorar accesos peatonales y ciclistas

Incluir sendero y cicloruta en la South Road Boundary en su lado norte a las que se vertebrará el resto de rutas planteadas.

Se alentará a las empresas para la instalación de aparcamiento e instalaciones de ducha para facilitar el acceso peatonal o ciclista al trabajo.

Accesibilidad (plan de accesibilidad)

Es un factor estratégico dado que la ubicación del área de estudio es uno de sus principales activos.

1 Intercambiador de transportes y mercancías con el enlace ferroviario de mercancías. Fomento de mayor uso de la estación ferroviaria de mercancías, puesto que en lo que respecta al transporte por carretera el Parque está muy bien posicionado.

Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK



2. Centro de transporte público y mejoras en este vial en la propuesta de área de oportunidad "The Hub"

Entorno mejorado para la espera de pasajeros, incluye refugios, información en tiempo real, tiendas y otros servicios auxiliares.

Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK



3. Nuevo acceso por la carretera perimetral. Está acción enlaza con la propuesta de área de oportunidad "Camino perimetral" (Perimeter Road)



Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK

4. Nuevo enlace norte sur. Aumenta la permeabilidad a través del parque. Puede ser un vial verde (peatonal y ciclista) o un camino de un solo carril para el tráfico rodado.

Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK



5. Señalización en general de todos accesos desde las carreteras principales.

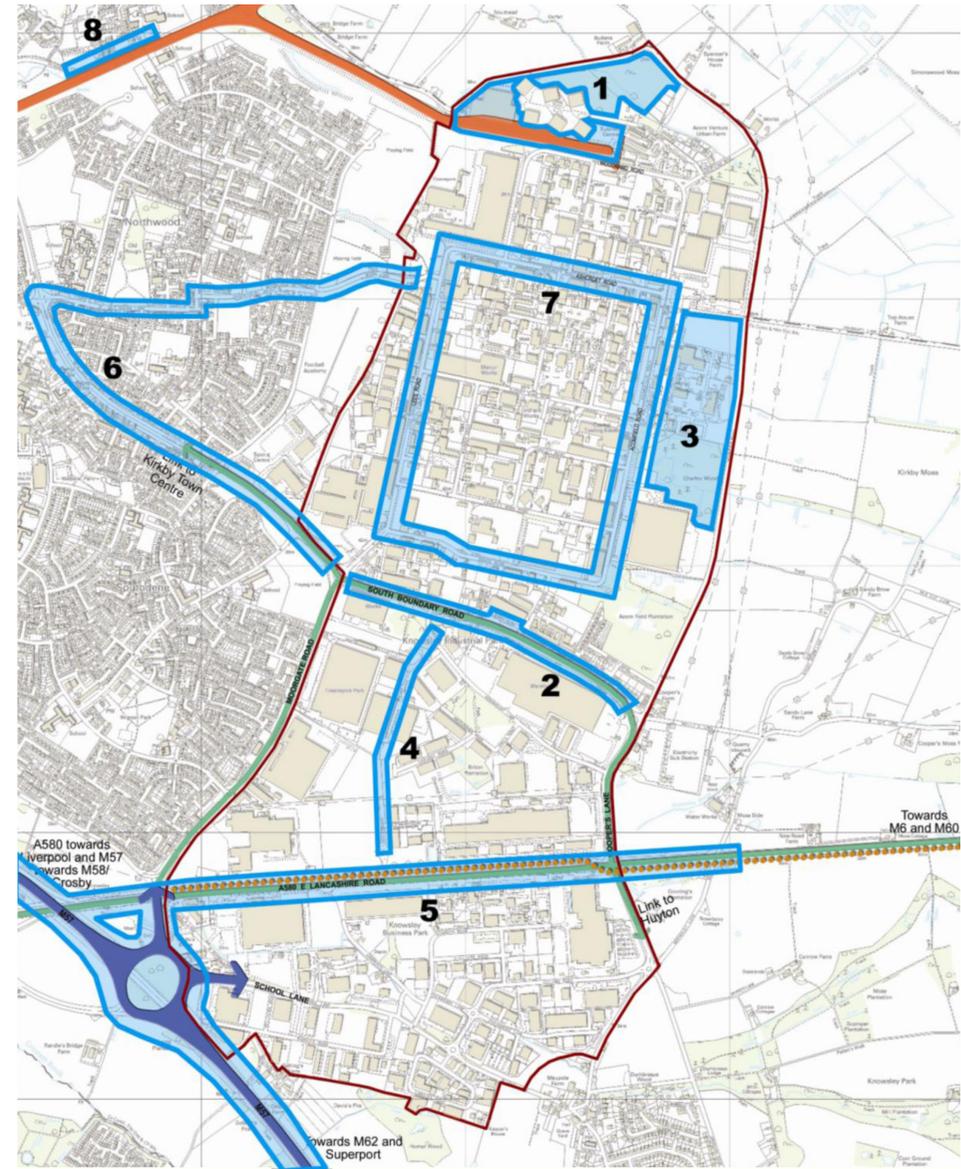
6. Mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista. Debe enlazarse esta propuesta con las rutas verdes antes explicadas.

La accesibilidad peatonal y ciclista se establecerá fundamentalmente con el centro de Kirby y otras comunidades adyacentes.

7. El cinturón interior de tránsito en KIP de un solo sentido es confuso y tortuoso. Se buscarán soluciones de dos sentidos y/o alivio en algunos puntos ensanchando la vía.

8. Nueva estación de tren en Headbolt Lane prevista según el Plan de Transporte Local. Esta estación mejorará enormemente la accesibilidad del transporte público dada su cercanía.

9. Mejoras en los servicios de autobús y creación de un autobús lanzadera en KIP, es decir un servicio directo al parque.



- | | |
|--|---|
| ÁMBITO DE ESTUDIO | ÁREAS DE ACTUACIÓN EN TRANSPORTE Y MOVILIDAD |
| CONEXIÓN CON RED DE AUTOPISTAS | 1. ZONA DE INTERCAMBIO DE TRANSPORTE Y ENLACE CON FERROCARRIL DE MERCANCÍAS |
| CONEXIÓN CON FFCC MERCANCÍAS | 2. HUB DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MEJORA DE LA SOUTH BOUNDARY ROAD |
| CARRETERA LOCAL ESTRATÉGICA CON CONEXIONES CON LOS ALREDEDORES DE CIUDADES | 3. NUEVO PERÍMETRO DE ACCESO RODADO |
| CICLORUTA LOCAL CON ENLACES CON LA RED SUPERIOR | 4. NUEVA CONEXIÓN NORTE SUR |
| | 5. SEÑALIZACIÓN ESTRATÉGICA |
| | 6. MEJORAS DE ACCESIBILIDAD PEATONAL Y CICLISTA |
| | 7. CONEXIÓN A ESTUDIAR CON KIP |
| | 8. NUEVA ESTACIÓN DE FERROCARRIL |

Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK

Puertas de acceso

Las principales puertas de acceso están en la A580 y en South Boundary Road. Se aprovechará su potencial para crear una “primera impresión” y marca del parque fuerte. Se puede lograr a través de la señalización y el paisajismo.

Green Energy

Centro de biomasa que recibirá la biomasa desde numerosas fuentes de la región, se obtendría combustible para consumidores de dentro y fuera del parque.

Este sistema necesita el apoyo de una red inteligente (eléctrica) que emite información de la red, para entre otros, localizar fallos y recibir información sobre su funcionamiento.

Energías renovables y eficiencia energética

Esta acción tiene por objeto ayudar a las empresas existentes a reducir sus emisiones de carbono mediante la instalación de energías renovables. Para ello se realizará un programa de sensibilización con las empresas y se explorará la posibilidad de instalar pequeños aerogeneradores.

Gestión sostenible de residuos

Elaborar un plan de desarrollo de gestión de residuos en todo el área

Áreas de Oportunidad

Perimeter Road, es la zona más antigua del lugar y es claramente un área que necesita intervención. Tiene mala calidad y accesibilidad limitada y se caracteriza por una serie de solares abandonados y altos niveles de contaminación.

El objetivo general es conservar el núcleo industrial pesado a escala reducida. La zona que rodea a este núcleo albergará una zona de transición. La carretera de acceso (Perimeter Road) debe mejorarse manteniendo el arbolado existente.

Desarrollo de una fachada occidental unitaria de Arconfield Road y proporcionar un punto de acceso a la planta de producción del almacén Galaxy situado en esta zona.



The Hub

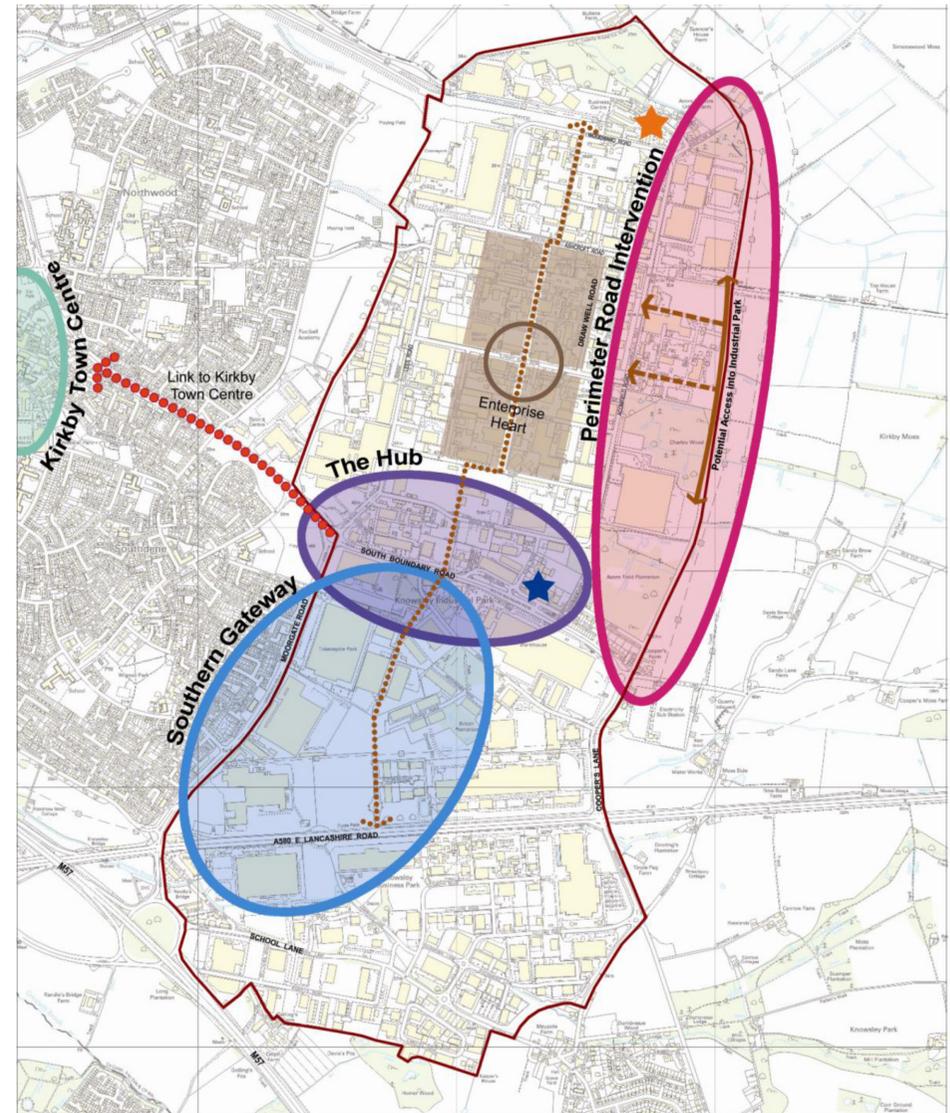
La South Boundary Road ha sido identificada como una vía de gran importancia a través del centro del parque y juega un papel muy importante a nivel interno como ruta principal de distribución pero también como enlace el centro de Kirby.

Propuesta de centro de servicios y de transporte central apoyado por una zona de mayor densidad de empleo

Desarrollo de una serie de parcelas en South Boundary Road que colectivamente proporcionan un nuevo enfoque para la actividad en el Parque Industrial Knowsley (KIP) y Knowsley Business Park (KBP)

Southern Gateway

La zona de KBP es la más exitosa del parque por lo que se pretende ampliar este éxito hacia la zona norte, fomentando la implantación de industria ligera, de actividad de oficinas. Se pretende una reconfiguración de la zona en este sentido.



- ▣ ÁMBITO DE ESTUDIO
- ▣ THE HUB
- ▣ SOUTHERN GATEWAY (ÁREA ENTRE SOUTH BOUNDARY ROAD Y EAST LANCASHIRE ROAD)
- ▣ PERÍMETRO RODADO DE INTERVENCIÓN
- ▣ CENTRO DE LA CIUDAD DE KIRBY
- ★ PARQUE EMPRESARIAL DEL NORTE
- ★ CENTRO DE RECURSOS EMPRESARIALES

Fuente: STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK

Apoyo a la Inversión y Desarrollo de KIP.

Papel claro del ámbito

El KPI/KBP es un centro de empleo de importancia regional. Tiene empresas de alcance internacional. Sectores de actividad del parque son de fabricación, distribución, venta al por menor, el transporte, la comunicación, la banca, los seguros...

El futuro del parque pasa por mejorar sus instalaciones e infraestructuras para competir eficazmente con otros lugares. Debe posicionarse como centro para la tecnología de fabricación, mejorar su posición como parque de distribución (aprovechando los recursos existentes en materia de transporte)

Sectores de destino

Sectores que se han identificado con potencial de crecimiento y que podrían verse atraídos por la propuesta de KIP: servicios de finanzas y negocios, distribución, transporte y comunicaciones, fabricación y energía verde.

Maximizar vínculos estratégicos

La cercanía y posición estratégica con la M57 y M58 (y por tanto con la M62 y M6), Liverpool, Puerto, principales aeropuertos regionales en el noroeste deben potenciarse.

Se puede facilitar la inversión en un sentido más amplio, como la de proveer de viviendas y locales de actividad en Kirby para contar con mano de obra cualificada. Mejorar las conexiones con Kirby. Creación de Lobbys para mejorar el reconocimiento de Kirby y KIP como proyectos emergentes.

Marketing and branding (marca)

Elevar el perfil de Knowslwy como lugar positivo para vivir, trabajar, invertir y visitar.

Celebración de los éxitos y promoción de los activos de KIP

Creación de una marca unificada tal vez con el nombre de Knowsley Business Park y otros nombres de empresas ubicadas en el Parque.

Las entradas al parque deben ser atractivas y reconocibles, creando una primera impresión positiva.

Estrategia de comunicación

Dar a conocer el proyecto, para garantizar la información a los posibles interesados, en sectores públicos y privados.

Empresa, Educación y Capacitación

Fomentar el nivel de educación y mejorar las habilidades del trabajador son esenciales para una economía diversa y próspera.

Desarrollo de una cultura empresarial y aprendizaje que requiere un apoyo a largo plazo de socios del sector público y privado.

Proporcionar instalaciones de alta calidad

Mejorar vínculos con escuelas o universidades

Planificación de políticas

Promocionar a KIP como Área de Inversión Estratégica (AIE) dentro de la Estrategia Regional o reemplazo estrategias regionales / sub-regionales

Proporcionar una política amplia para KIP dentro de la estrategia básica que se basa en el Marco Estratégico formulado en el presente documento. Esto incluirá, por ejemplo, la identificación de KIP como un "Área Ancha" para las energías renovables

Mejoras ámbito público

Abordar temas como la inseguridad o la delincuencia

Inversión en el alumbrado público para mantenimiento

Reforzar los servicios generales como la presencia de un equipo permanente de limpieza y mantenimiento de las instalaciones en el parque.

Encuestas a empresas para identificar los estándares aceptables de calidad ambiental en el parque, y dar a conocer el papel que las empresas tienen que desempeñar en el mantenimiento de sus propios terrenos

5. CONCLUSIONES.

5. CONCLUSIONES

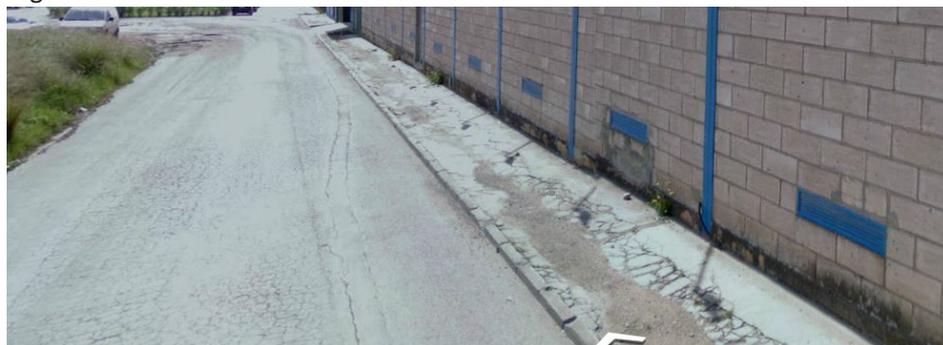
Como se ha ido exponiendo a lo largo de este documento las **áreas de suelo dedicadas a actividades económicas**, están sufriendo un proceso de **deterioro** atribuido a causas como:

- Reubicación de centros productivos, en otros países, por efecto de la globalización de mercados.
- Traslado a otras ubicaciones de las actividades económicas que, por adaptación a la normativa y/o voluntad de renovación para adaptarse a las últimas tecnologías, deciden trasladarse a un polígono nuevo, puesto que sigue siendo económicamente más ventajoso (y su gestión más sencilla) que la reutilización o la regeneración, tanto a nivel del edificio, como de la urbanización.
- Tradicionalmente, las empresas no se han preocupado del espacio que rodea sus instalaciones. No tienen tampoco una visión global del espacio donde se ubican, no suele haber figuras eficientes de gestión de los polígonos.
- Falta de mantenimiento, o mantenimiento escaso de los espacios públicos. Un tema aparte es el de las zonas verdes en los polígonos industriales, típicamente localizadas en espacios residuales, calidad mínima de su urbanización, a veces ni siquiera han llegado a ejecutarse.
- Esta falta de mantenimiento es aplicable a la degradación u obsolescencia técnica de un polígono, por rigidez de su espacio que impide el desarrollo o la evolución de las empresas o por la falta de modernización o adaptación a las nuevas tecnologías.

Todo ello, provoca y acelera el proceso de degradación, efectivamente, cada vez hay más suelo dedicado a actividades económicas en un crecimiento superior al desarrollo de éstas, por tanto, hay más suelo que mantener, modernizar, adaptar, regenerar...



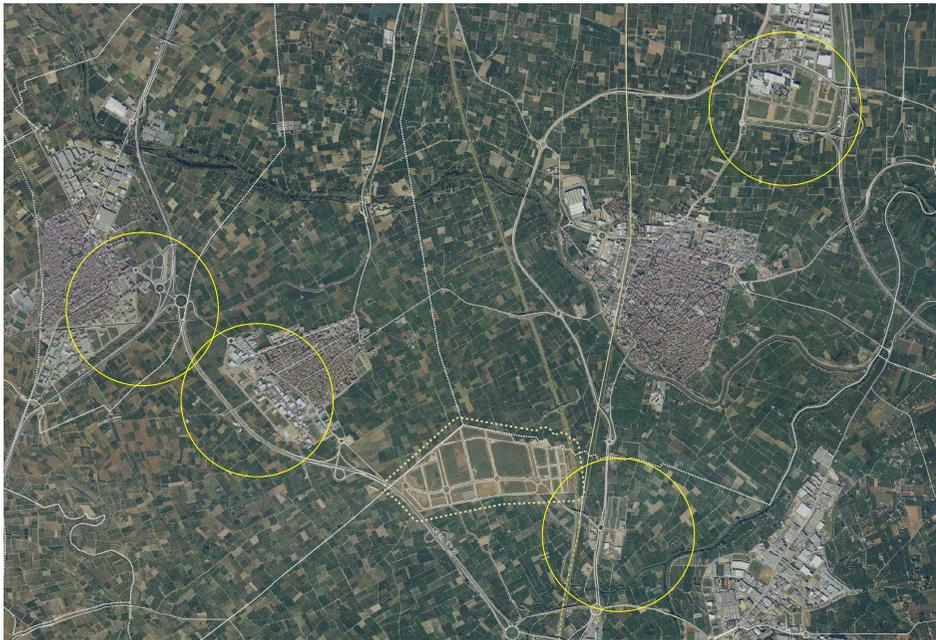
DEGRADACIÓN EN ÁREAS INDUSTRIALES (PROVINCIA DE VALENCIA). FUENTE: GoogleMaps



La proliferación de áreas terciarias/industriales sin una **planificación territorial/global**, con la consecuente jerarquización, provoca la distribución dispersa en el territorio de éstas, duplicidades del todo innecesarias en el territorio, conurbaciones indeseadas o inconexiones entre municipios limítrofes.

Esta **planificación** debe existir desde las capas superiores hasta las inferiores, y ha de estar perfectamente coordinada en todos sus niveles, no puede ser una suma de planes generales municipales, requiere de una visión territorial. Una planificación que fomente:

- La **mezcla de usos**, las tendencias en el urbanismo actual no dejan lugar a dudas, la complejización del tejido se ha demostrado como modelo sostenible para las ciudades y el territorio. Está absolutamente demostrado que la diversidad de usos trae beneficios sociales, económicos y contribuye a la sostenibilidad.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

Nuevo polígono industrial, y suelo vacante (de calificación industrial) en en los municipios colindantes.

El límite de este suelo industrial situado en el término municipal de Alzira se ha planteado ciñéndose a la línea de término, en el municipio limítrofe (Guadassuar y Algemesí el suelo tiene uso agrícola y está clasificado como Suelo No Urbanizable (Común)

- La **compacidad** (en su justa medida), contribuye a un uso sostenible del recurso suelo, los sistemas extensivos consumen mayor cantidad de suelo, multiplica la necesidad de recursos necesarios para mantener y moverse por el área.

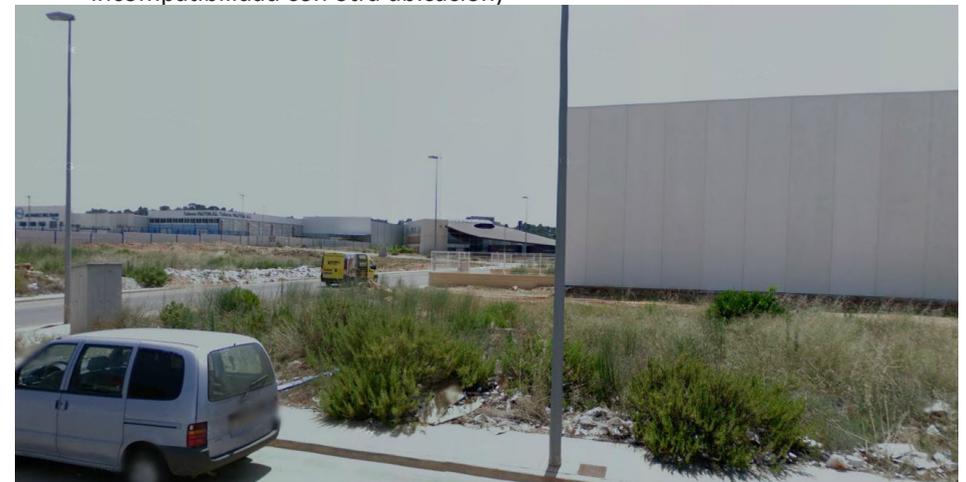
El aumento de la intensidad edificatoria, puede aumentarse generalmente en las áreas de actividad económica, habitualmente los índice de edificabilidad de sus parcelas son muy bajos. Hay actividades que pueden admitir una intensidad mayor, incluso la división horizontal, superponiendo distintas propiedades.

- Fomentar la **ocupación racional del suelo**. La generación de nuevo suelo debe estar muy justificada, debe ser la última opción que se considere en la implantación de actividades económicas y siempre en casos de situación estratégica y falta de suelo.

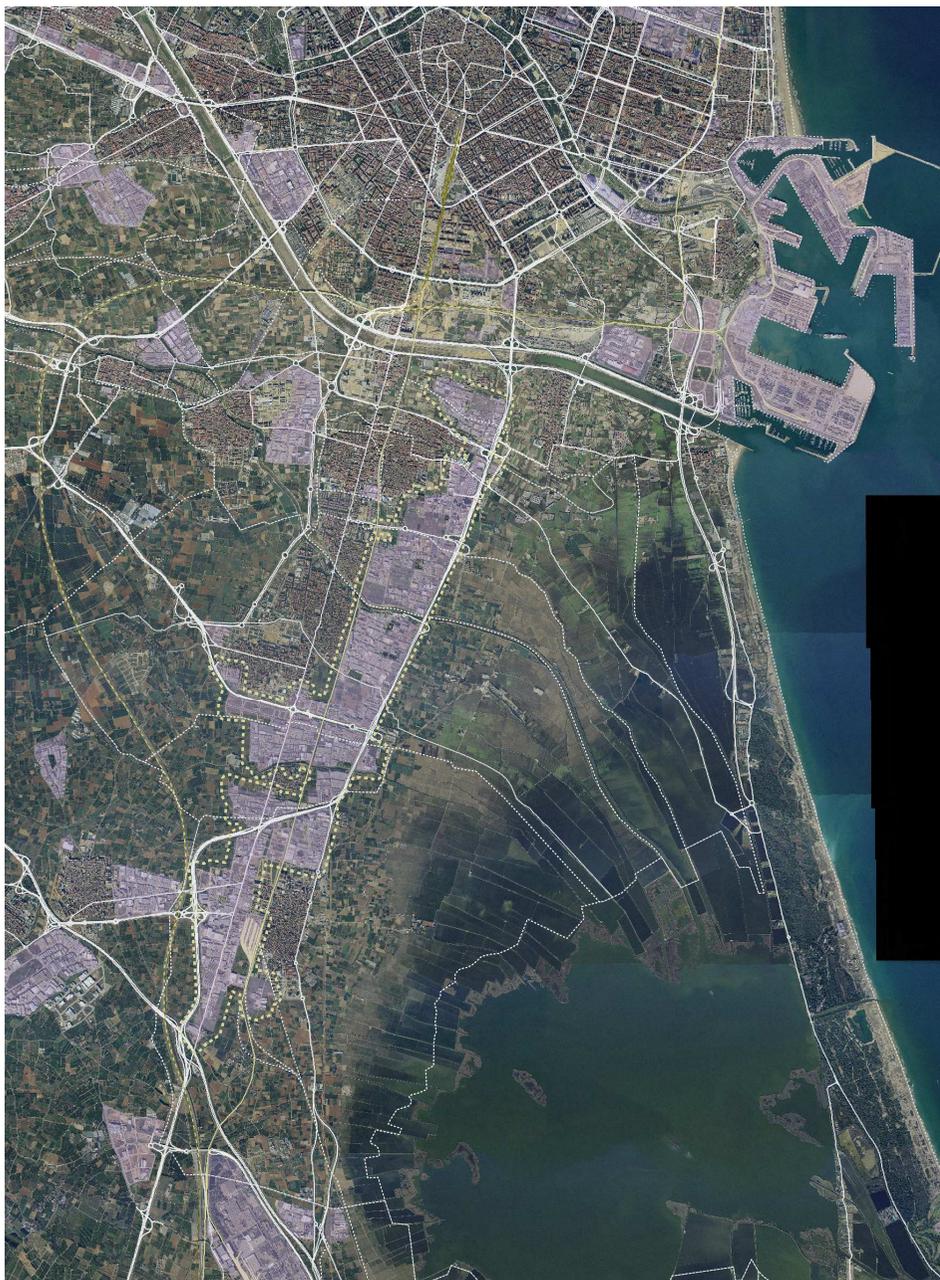
La planificación y desarrollo de suelo en exceso favorece la dispersión en el territorio de las actividades, que al igual que en usos residenciales, se ha demostrado inconveniente desde un punto de vista social, económico y medioambiental.

- **Ubicación:** las actividades económicas pueden ubicarse en el interior de las ciudades, en sus zonas periurbanas y en el exterior de las mismas. En aras de fomentar la diversidad de usos prima la situación en el interior de las ciudades. Esto no siempre es posible.

La localización exterior y periurbana, debe obedecer a actividades incompatibles en otras ubicaciones (por tamaño, peligrosidad o manifiesta incompatibilidad con otra ubicación)



Infrautilización de un polígono insustrial. Fuente: GoogleMaps



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

El área terciaria e industrial situada al sur de Valencia, mide 10,5Km de largo y abarca 7 términos municipales

El desarrollo de sectores como la **logística** en determinadas áreas estratégicas del territorio, pueden suponer un incentivo a su regeneración, puesto que es un sector de apoyo a todas las actividades económicas en mayor o menor medida, además de un sector en sí mismo. Apoya la diversidad económica de un territorio.

Efectivamente este uso puede plantearse en un área industrial o bien a mayor escala, en un ámbito del territorio, de manera que varias áreas se sirvan de esta infraestructura. No parece razonable que cada empresa tenga un departamento de logística, un espacio de almacenaje y distribución. Debe formar parte de un sistema jerarquizado, desde las grandes áreas logísticas a las instalaciones de menor escala.

Es un factor indispensable para sectores como la agricultura, profundamente debilitados en la Comunidad Valenciana, y que tanto aportan a nuestra cultura y nuestro paisaje y en general para sectores que dependen fundamentalmente del lugar donde se establecen. También para grandes empresas que no pueden instalarse en cada uno de los países, de las regiones, de las áreas.

La logística depende básicamente de los sistemas de transporte. Es primordial que estos sean seguros, eficaces, eficientes y que no supongan un gasto excesivo en capital, que no aumenten las emisiones perjudiciales al medio ambiente. En este sentido el ferrocarril es una infraestructura básica que cumple con estos requisitos, que por diversos motivos está debilitada frente a las carreteras y eso se traduce en su poca utilización (en torno a un 3%)

El apoyo institucional recibido a esta infraestructura y sus ventajas frente al transporte por carretera debe lograr aumentar su participación en el transporte de mercancías.

Valorar el beneficio económico de disponer de equipamientos comunes en un área de actividad económica o incluso en un ámbito del territorio. Éstos pueden ser públicos o privados. Parece más razonable que haya un espacio logístico (zonas de almacenaje y distribución, de personal) eficiente, optimizado, bien planificado en una gran área del territorio, ubicado en un lugar idóneo para esta actividad, que muchos, dispersos, con falta de recursos o personal no cualificado.

Lo mismo ocurre con centros de gestión de residuos, restaurantes y cafeterías, zonas de formación...

La **gestión** (pública o privada) **conjunta de las áreas**, desde sus inicios y mientras se desarrollen actividades en un área, es tremendamente efectiva para conseguir innumerables beneficios y ventajas:

- Mejorar la **distribución de usos**, la implantación y funcionamiento de **equipamientos e instalaciones comunes**
- Fomentar los transportes que favorezcan la **movilidad sostenible** en el tráfico de viajeros, tanto exterior como interior.
- Estudiar y gestionar las **sinergias** entre las distintas actividades del área.
- Gestionar el **mantenimiento** de las instalaciones/infraestructuras y en su caso la necesidad de mejorarlas, adaptarlas, renovarlas o de implantar nuevas tecnologías.
- Evaluar el **estado del área** en todo momento, para conocer en su caso, las actuaciones de regeneración necesarias, según niveles:

Reurbanización: volver a lograr la funcionalidad de las infraestructuras del área, reparaciones, mejoras en el aspecto de los espacios.

Modernización: mejorar aspectos técnicos, implantar nuevas infraestructuras, renovar la imagen del área. Hasta este nivel, no se altera la configuración de usos ni tipo de empresas.

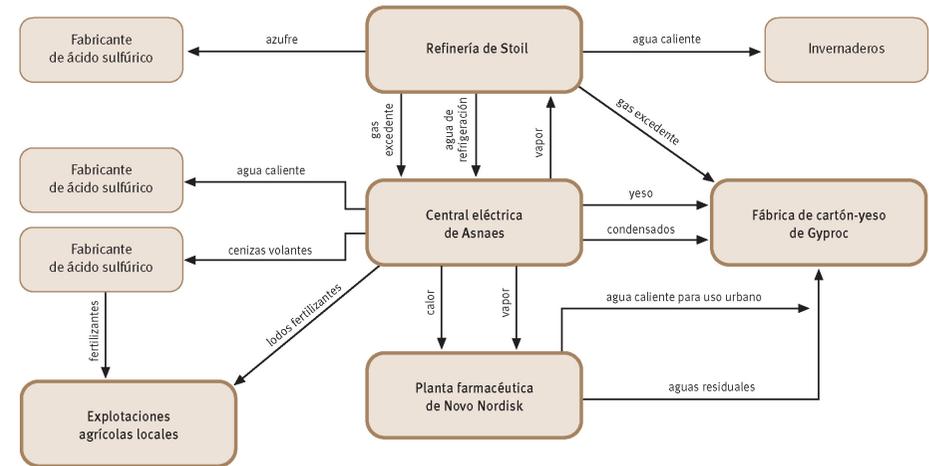
Regeneración: la intervención, además, puede implicar cambios en la estructura del polígono, admitir otros usos que hasta ahora no se han contemplado.

Remodelación o transformación: el área como fue entendida en sus inicios no funciona y es necesaria una regeneración más profunda, de manera que el área puede cambiar de uso dominante.

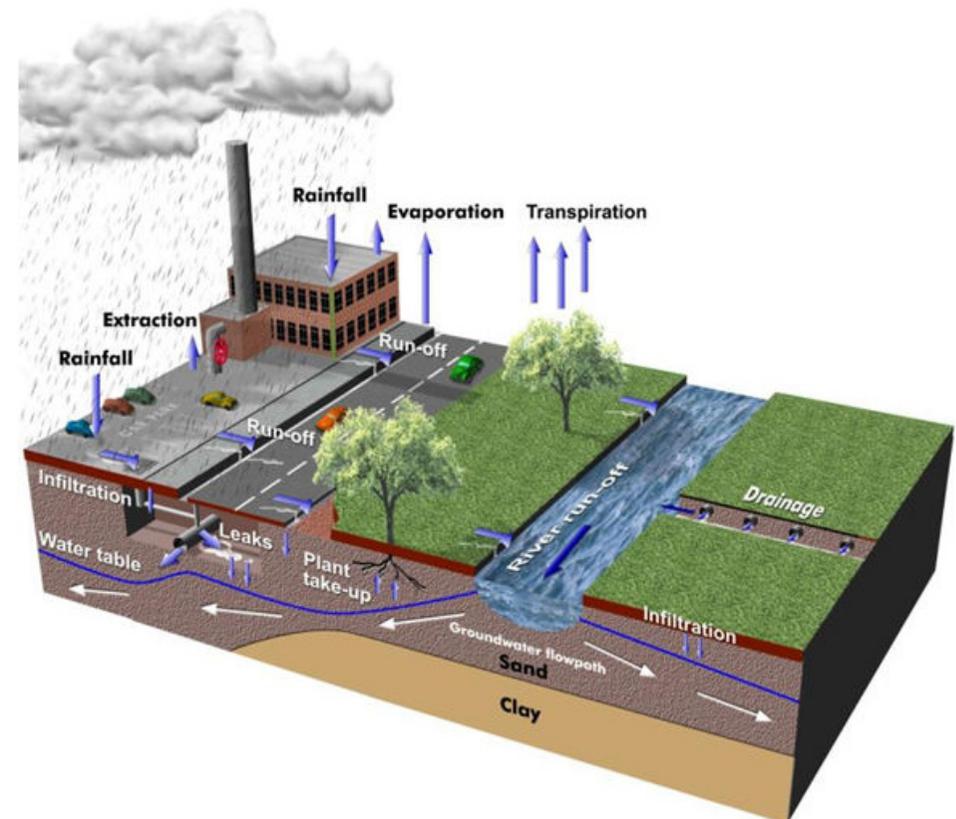
Pero, cuando se hable de regeneración de un área industrial/terciaria, ésta no debe plantearse solamente en términos de reurbanización y eficacia productiva. En la regeneración industrial es fundamental el tema de la **sostenibilidad**, no sólo en los procesos internos de las empresas (ecoindustrias) sino también en el ámbito conjunto del área.

- Desarrollar temas **inmobiliarios** y de **marketing** para el área, buscando inversiones y empresas, conocer el producto demandado y el que se ofrece.

Deben constituir la personal **altamente cualificado** en todos estos temas, actualizado en normativa, legislación o políticas de apoyo. Este es un tema relativamente reciente que ha demostrado ser altamente efectivo.



Ejemplo de sinergia Industrial. Fuente: SEPES

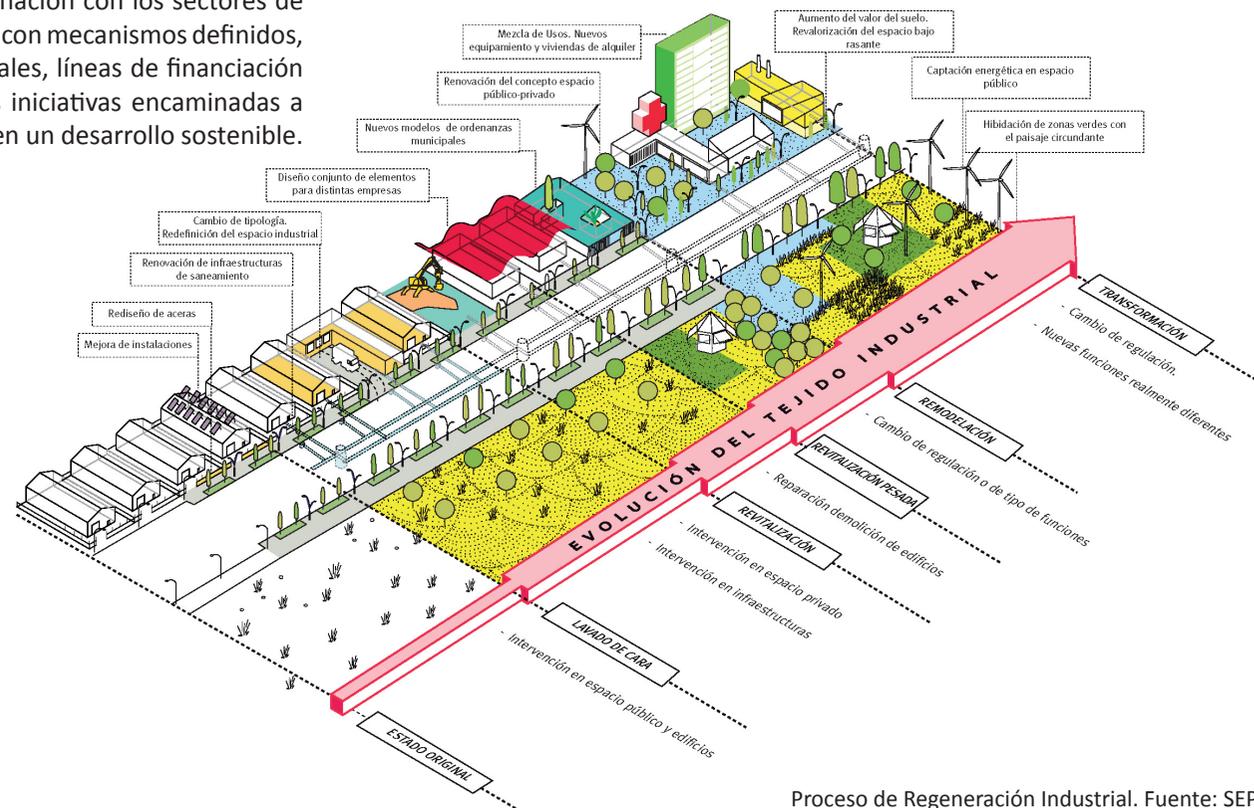


Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible. Fuente: www.bgs.ac.uk (British Geological Survey)

La **concienciación** del sector de las actividades económicas del agravamiento de las condiciones ambientales que producen, de la falta de integración paisajística, de los últimos sistemas de gestión de residuos, del uso eficiente de la energía, los desequilibrios territoriales y sociales, en definitiva la mejora de la sostenibilidad de una empresa o un área (eco-industrias, eco-desarrollo industrial, ecoparques...) debe ir acompañada de:

- Un beneficio económico, directo o indirecto
- Una legislación y normativa definida y por tanto, una penalización en el caso de que no se desarrollen actuaciones para mejorarla.
- Incentivos a la implantación o renovación de infraestructuras que la favorezcan, sobre todo en el caso de que los beneficios sean a largo plazo.

Por ello es del todo necesario que exista una **política** que apoye estas actuaciones, estos son procesos complejos que necesitan una coordinación con los sectores de educación e investigación, un marco legislativo completo, con mecanismos definidos, un apoyo en medidas económicas, como beneficios fiscales, líneas de financiación a nivel estatal, regional y local y facilidades a todas las iniciativas encaminadas a obtener un nuevo modelo de áreas económicas basado en un desarrollo sostenible.



Proceso de Regeneración Industrial. Fuente: SEPES

ANEXOS.

I. METODOLOGÍA Y CARTOGRAFÍA UTILIZADA

SIG o Sistemas de Información Geográfica (Geographic Information System, GIS)

Mediante estos software, que permiten conectar mapas con bases de datos, podremos integrar, analizar y representar cualquier tipo de información geográfica asociada a un territorio y realizar y obtener consultas con resultados gráficos y alfanuméricos.

Infraestructura Básica de Datos Espaciales

La Unión Europea mediante la Directiva 2007/2/CE (INSPIRE) ha homogeneizado (normas generales) la producción cartográfica de los diferentes países miembros, con el objetivo de establecer una infraestructura básica de datos espaciales en Europa orientada a la aplicación de las políticas comunitarias de medio ambiente y de políticas o actuaciones que puedan incidir en el mismo.

La transposición de esta Directiva al ordenamiento jurídico español se desarrolla a través de la Ley 14/2010, de 5 de julio, sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España (LISIGE). El Consejo Superior Geográfico ejerce como punto de contacto con la Comisión Europea para el desarrollo de la Directiva Inspire en España.

La IDEE (Infraestructura de Datos Espaciales de España, www.idee.es) es el nodo principal de distribución cartográfica a través de la red, y de servicios cartográficos a través del Instituto Geográfico Nacional, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Ministerio de Economía y Competitividad, el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Fomento, Ministerio de Economía y Competitividad y la Sociedad Estatal de Correos, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, el Ministerio de Justicia y el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

En la Comunidad Valenciana el nodo de la IDEE es el Terrasit del Instituto Cartográfico Valenciano.

Toda la Cartografía y datos cartográficos que se han utilizado en este proyecto, han sido tomados de estas fuentes, mediante licencias de uso no comercial.

Sistema Geodésico de Referencia

Mediante el Real Decreto 1071/2007, de 27 de Julio de 2007, por el que se regula el Sistema Geodésico de Referencia oficial en España, ésta adopta como sistema de referencia geodésico global el ETRS89, sustituyendo al sistema geodésico de referencia regional ED50 sobre el que actualmente se referenciaba toda la cartografía oficial en el ámbito de la Península Ibérica y las CAIslas Baleares, y el sistema REGCAN95 en el ámbito de las Islas Canarias. Con la adopción del ETRS89 se obtiene una completa integración de la cartografía oficial española con los sistemas de navegación y la cartografía de otros países europeos.

Sistema de Coordenadas

El Sistema de Coordenadas Universal Transversal de Mercator (en inglés Universal Transverse Mercator, UTM) es un sistema de coordenadas basado en la proyección cartográfica transversa de Mercator, donde se proyecta la Tierra en un cilindro transversal al eje de la misma.

Mediante este sistema la Tierra queda dividida en husos (espacios comprendidos entre dos meridianos), la Provincia de Valencia está englobada en el Huso 30.

Todos los mapas que aparecen en este trabajo están referenciados al sistema geodésico ETRS89 y al Sistema de Coordenadas de Proyección UTM30.

Relación de Cartografía utilizada

IGN

BCN 200: Base Cartográfica Nacional a escala 1:200.000 en formato shapefile, con estructura y formato adaptados a su explotación mediante sistemas de información geográfica (SIG). Sistema geodésico de referencia ETRS89 y coordenadas geográficas longitud y latitud (sin proyección cartográfica).

BTN100: Base Topográfica Nacional 1:100.000 en formato shapefile, con estructura y formato adaptados a su explotación mediante sistemas de información geográfica (SIG). Contiene datos topográficos y temáticos, y es capaz de servir de soporte tanto a consultas geográficas como a la producción de productos cartográficos. Sistema geodésico de referencia ETRS89 y coordenadas geográficas longitud y latitud (sin proyección cartográfica).

CORINE LAND COVER: Mapa de ocupación del suelo en España, correspondiente al proyecto europeo Corine Land Cover. Incluye las versiones de 1990, 2000 y 2006, así como los mapas de cambios de ocupación del suelo entre los años 1990-2000 y 2000-2006. Archivos en formato shapefile, sistema geodésico ETRS89 (en Canarias, WGS84/REGCAN95) y proyección UTM huso 30 (en Canarias, huso 28).

ICV

Ortofoto 1:5.000 de la Provincia de Valencia año 2010 (Sistema de referencia ETRS89 H30. Formato ECW)

Cartografía BCV05 (1:5.000) (Sistema de referencia ETRS89H30. Formato SHP)

Cartografía Infraestructura Verde (Sistema de referencia ETRS89H30. Formato SHP)

Siose Año 2011 (Sistema de referencia ETRS89H30. Formato SHP)

Sistema de Información de Ocupación del Suelo de España (Comunidad Autónoma de la Comunidad Valenciana), basado en imágenes SPOT5 y PNOA del año 2011, con escala de referencia 1:25.000, enmarcado en el Plan Nacional de Observación del Territorio en España y que recoge información de otras bases de datos de ocupación del suelo existentes de la Administración General del Estado y de las Comunidades Autónomas

Calificación y Clasificación urbanística de la Comunidad Valenciana (Sistema de referencia ETRS89H30. Formato SHP)

CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

Ejes georeferenciados de las Carreteras de la Comunidad Valenciana elaborados por el equipo de cartografía sobre la base de datos de digitalización formulada por el ICV en 2.006.

La información relativa a los nuevos ejes del Ministerio de Fomento y de las Diputaciones valencianas está facilitada por cada Administración titular y, cuando esto no sea posible, tomadas de manera directa por el equipo de cartografía de la División de Carreteras.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

Sistema de Información Geográfica de Identificación de Parcelas Agrícolas, SIGPAC

II. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. LOCALIZACIÓN (2.2.1)

SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. AÑO 1.998 (2.2.2)

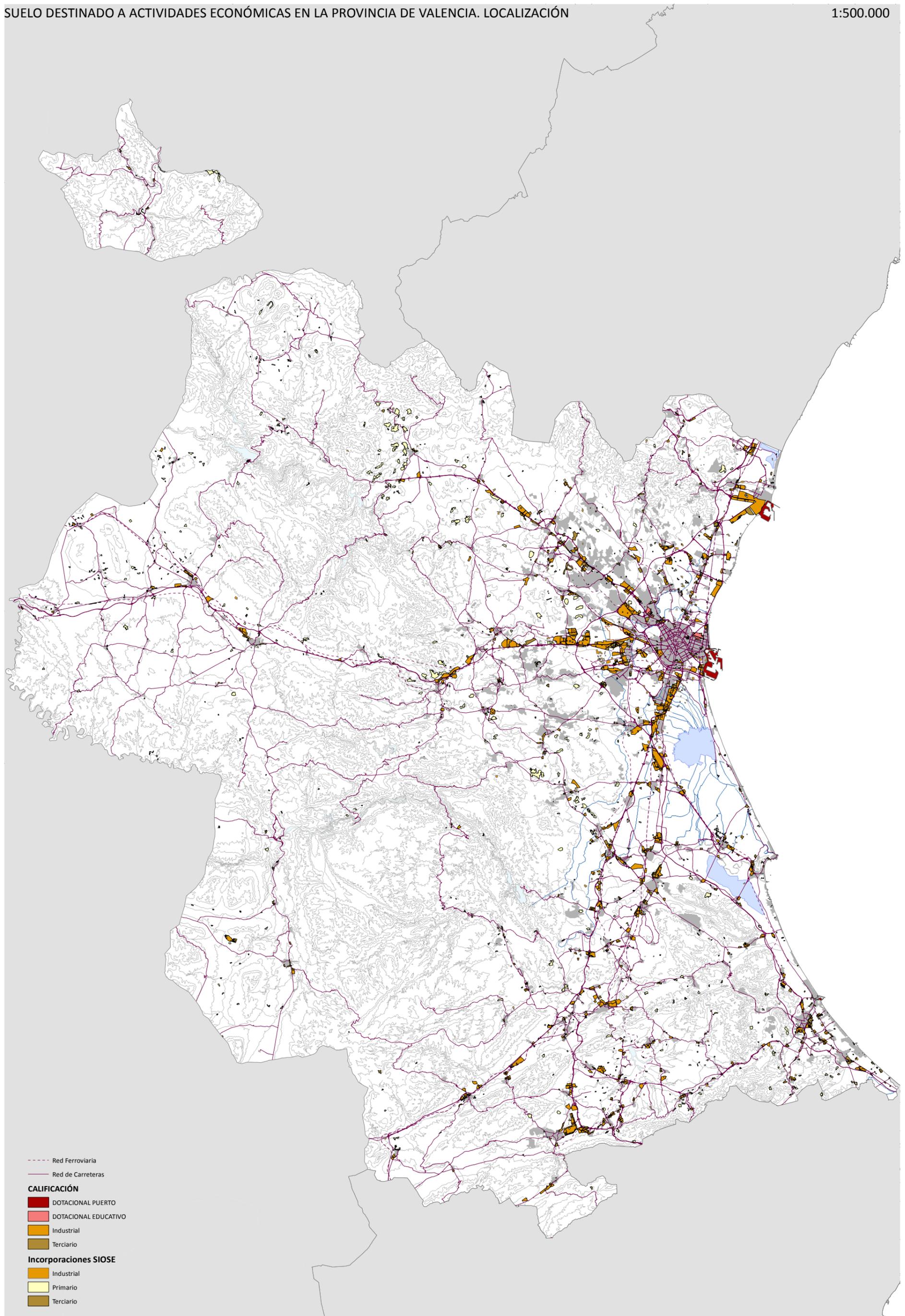
SUELO DESTINADO A ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. OCUPACIÓN DEL SUELO (2.2.3)

ELECCION DE NODOS COMARCALES. TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ÁREAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA (4.3.4 y 4.3.5)

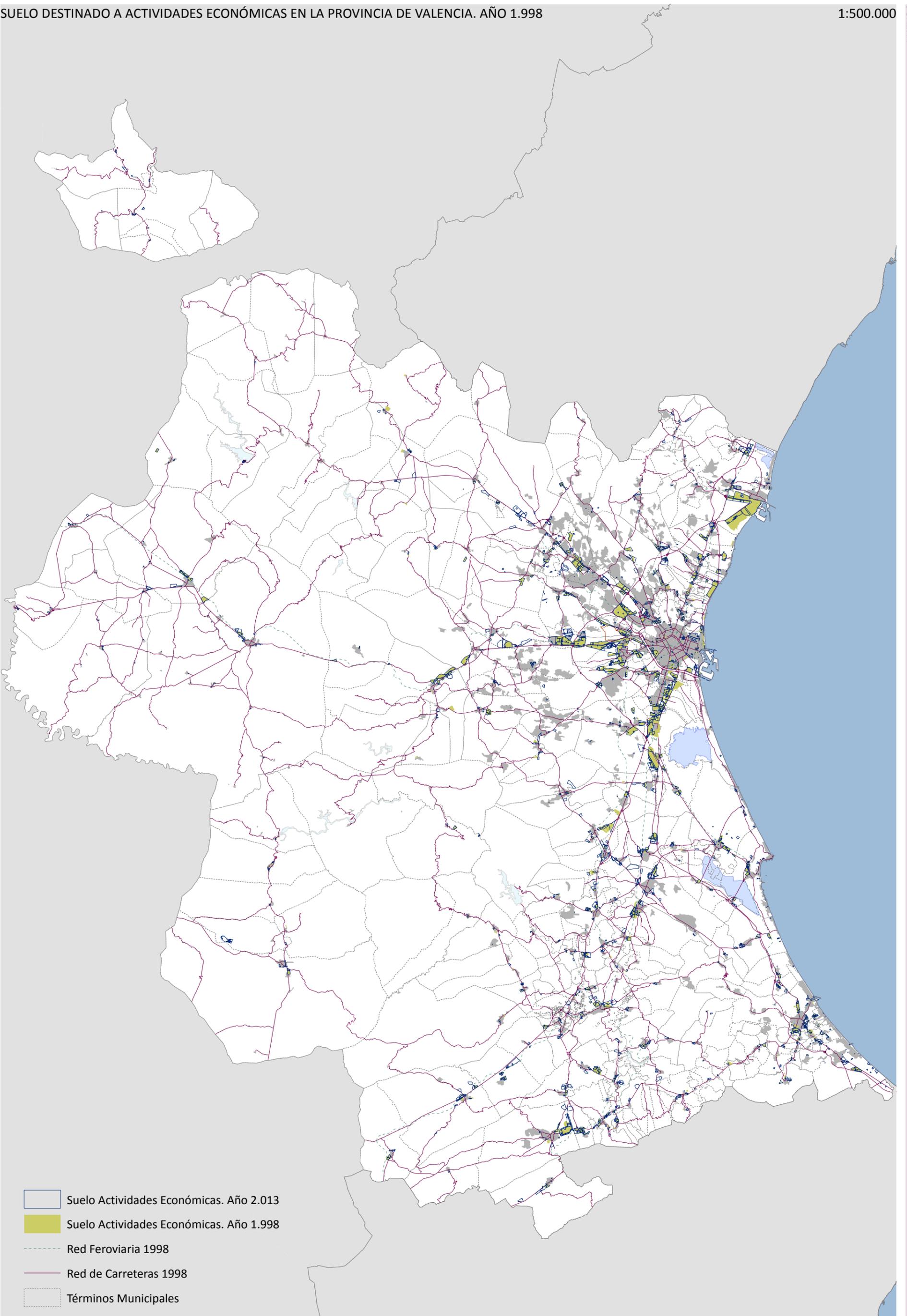
ELECCION DE NODOS COMARCALES. ÁREAS DE INFLUENCIA (4.3.6)

ELECCION DE NODOS COMARCALES. INFRAESTRUCTURA VERDE (4.3.7)

ELECCION DE NODOS COMARCALES. VALOR INTRÍNSECO DE LA AGRICULTURA EN EL TERRITORIO (4.3.8)

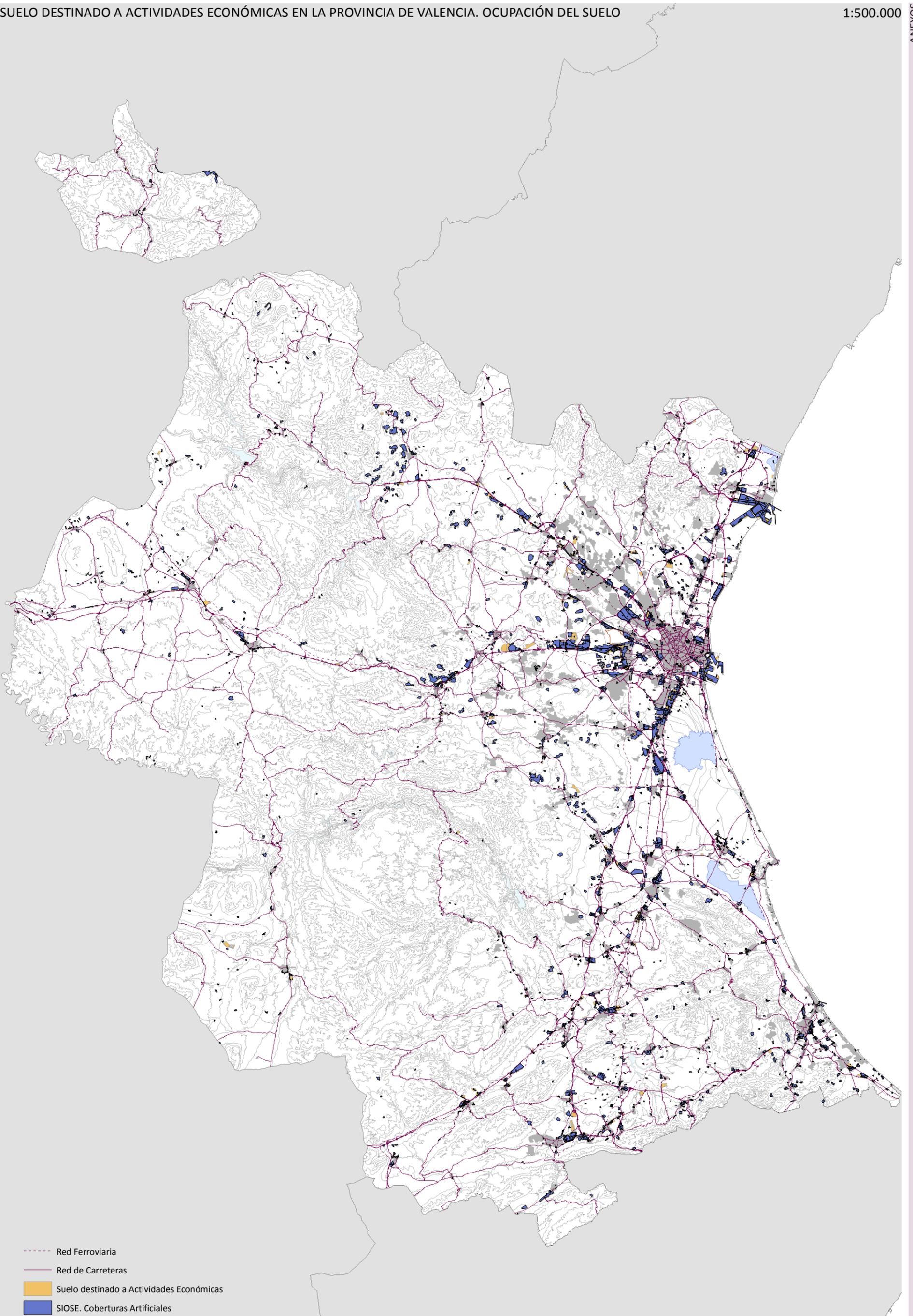


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



-  Suelo Actividades Económicas. Año 2.013
-  Suelo Actividades Económicas. Año 1.998
-  Red Ferroviaria 1998
-  Red de Carreteras 1998
-  Términos Municipales

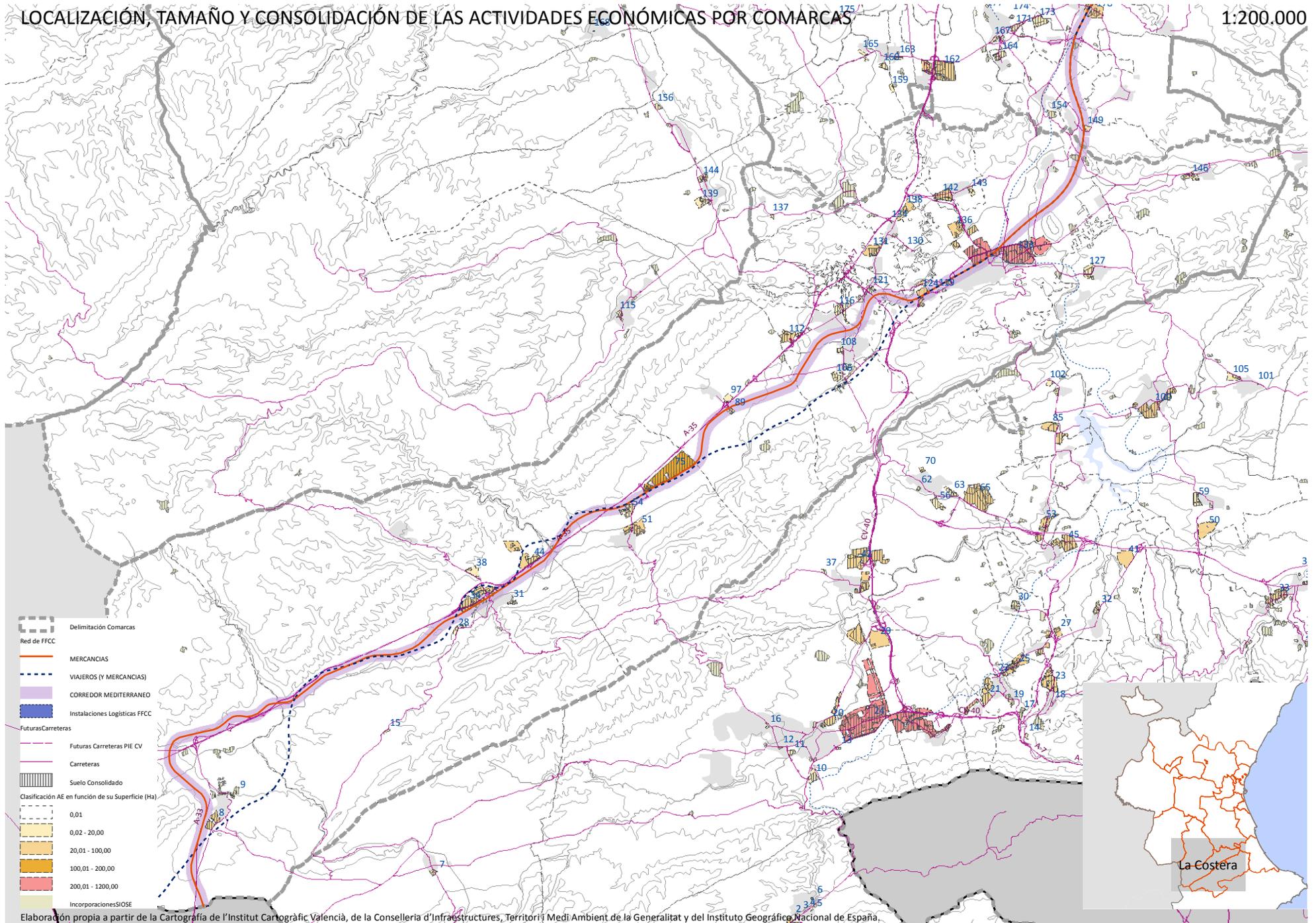
Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

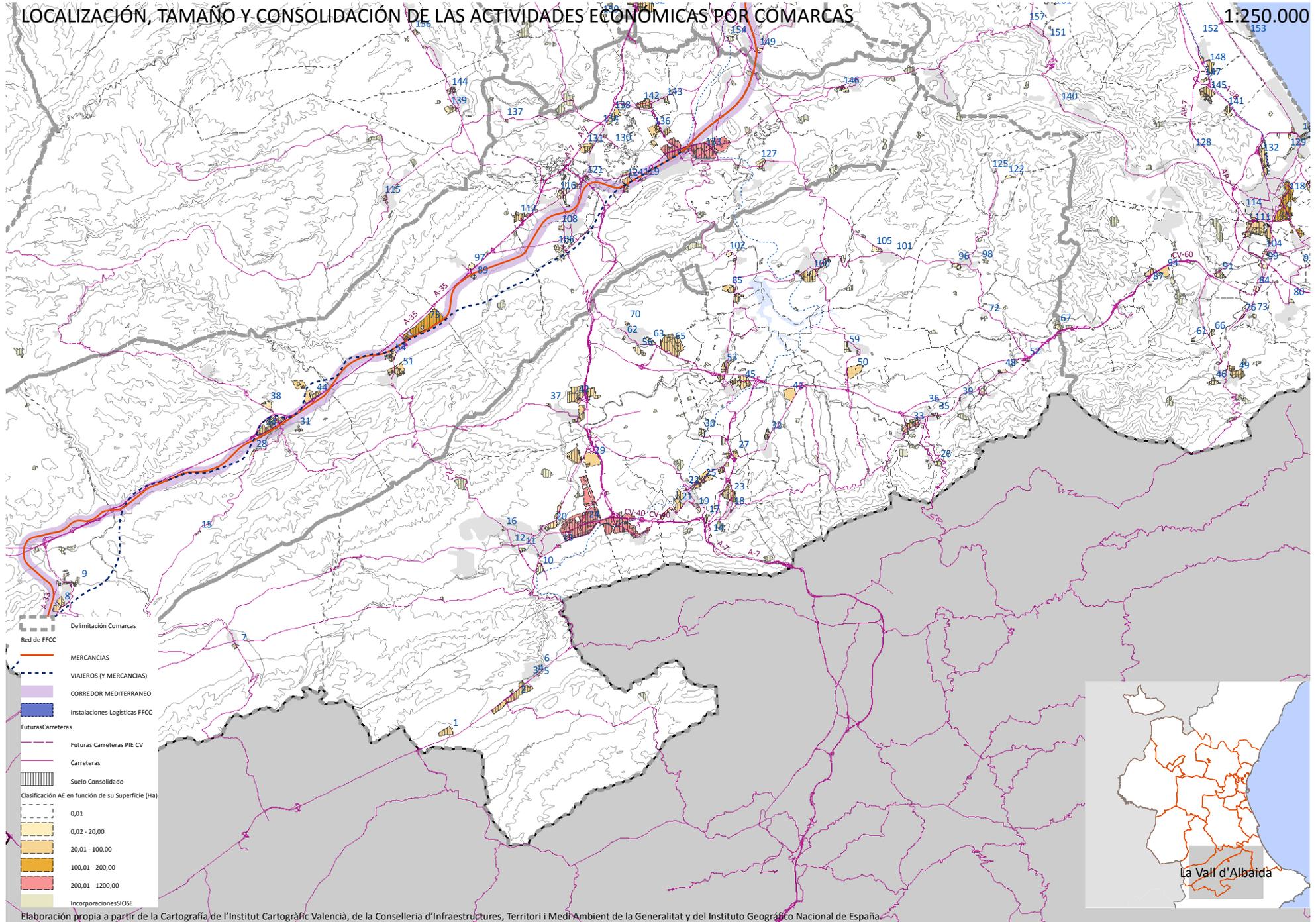
LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

1:200.000



LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

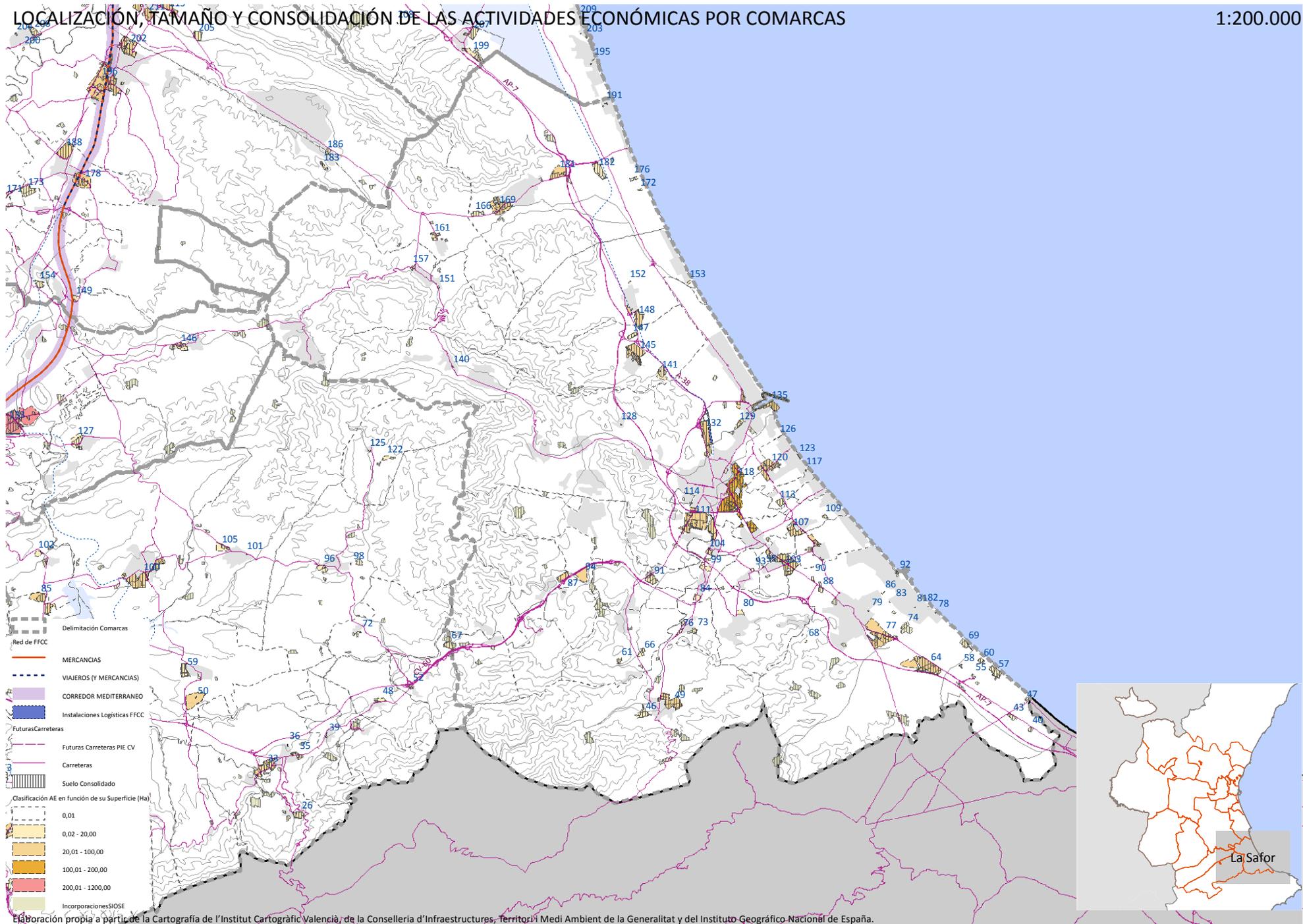
1:250.000



LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

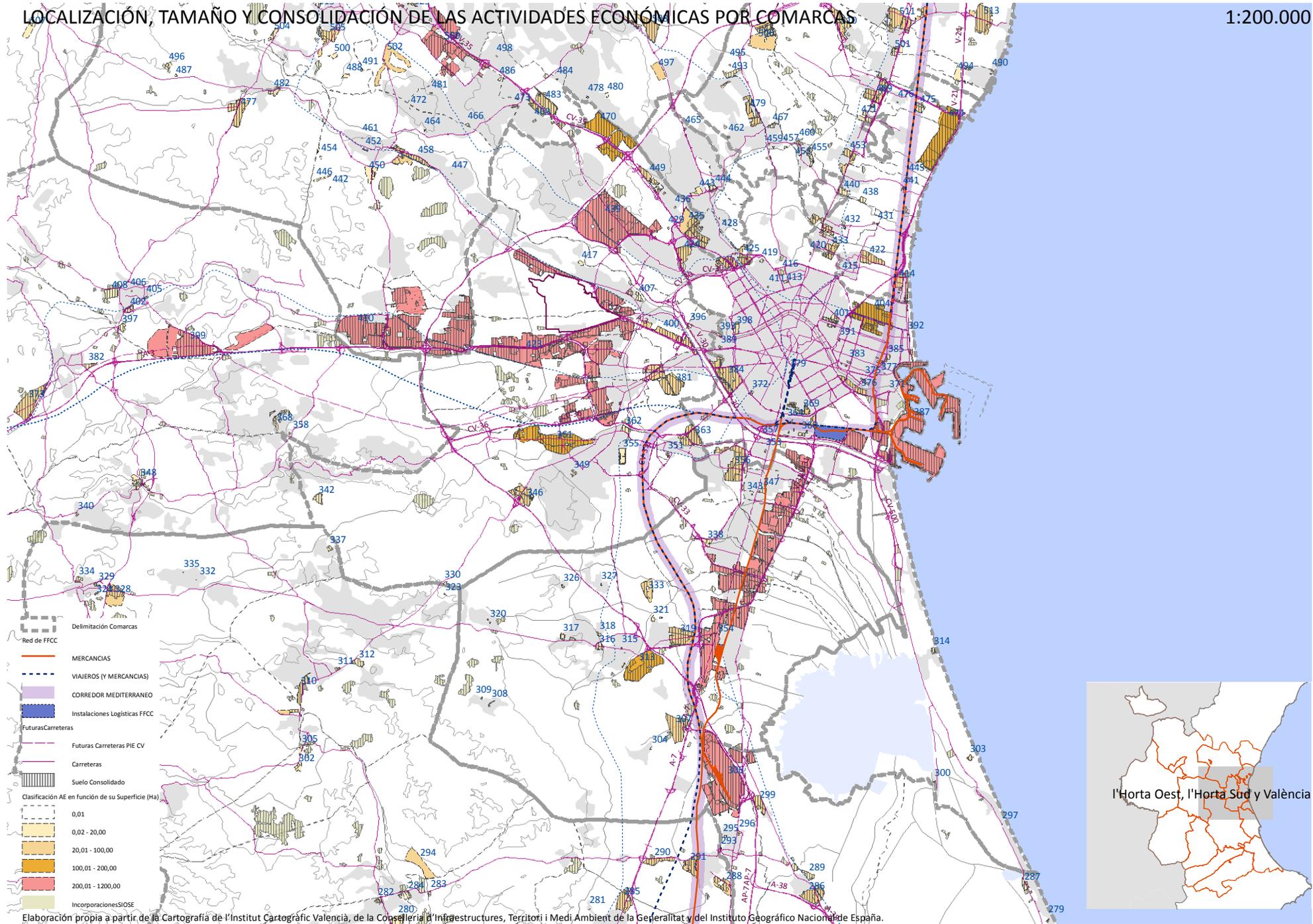
1:200.000

ANEXOS



LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

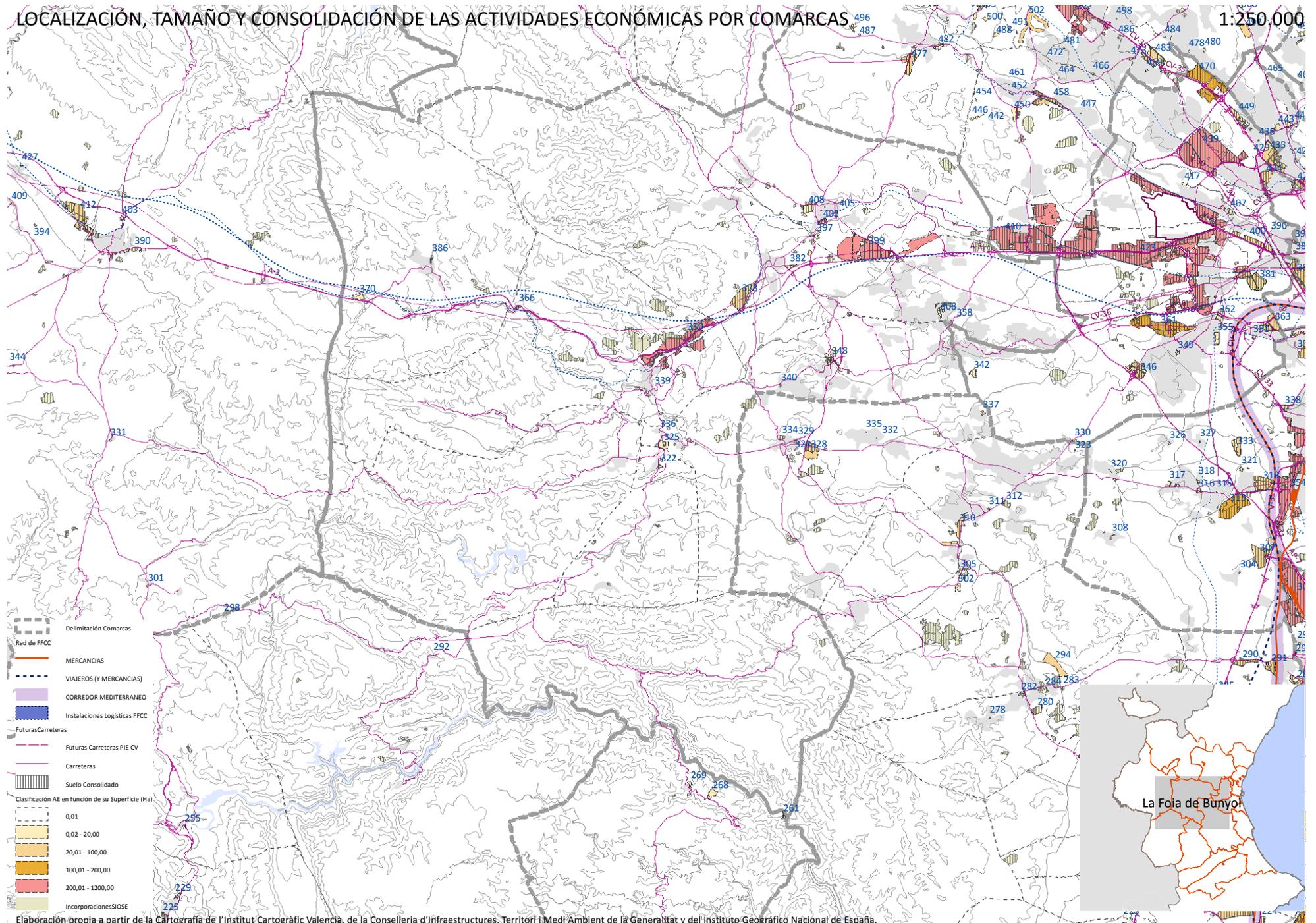
1:200.000



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

1:250.000



ANEXOS

LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

1:200.000

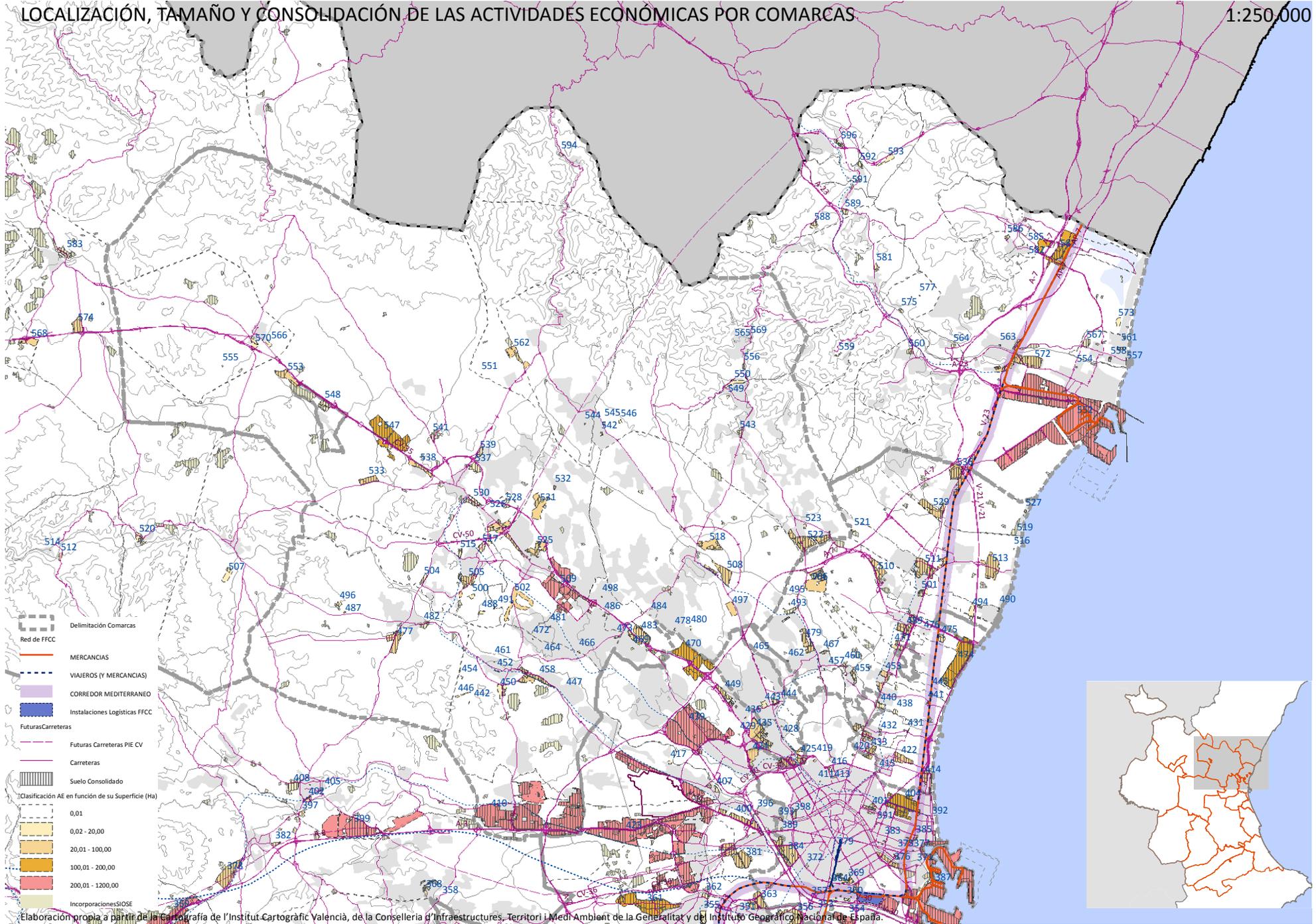


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



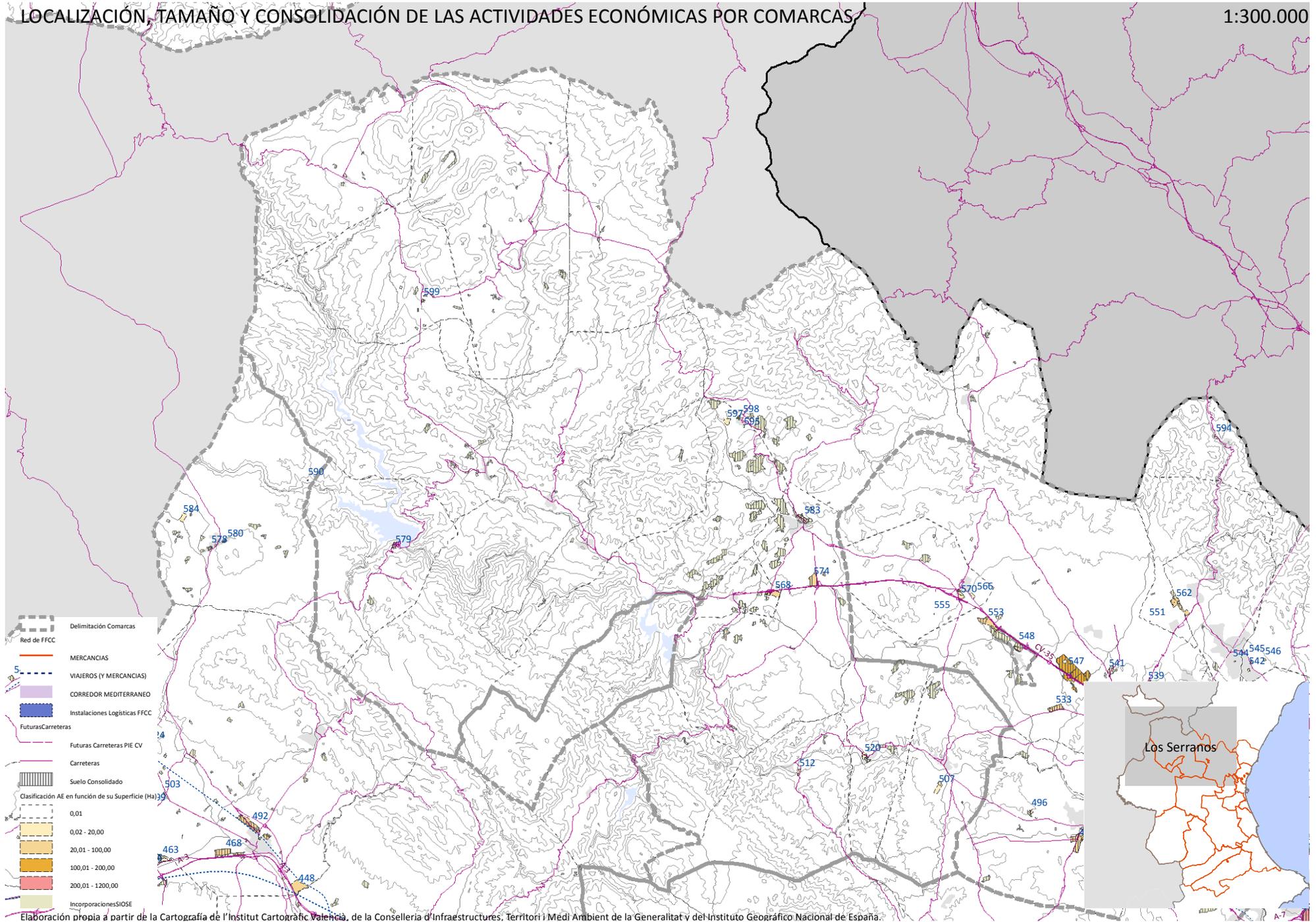
LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

1:250,000



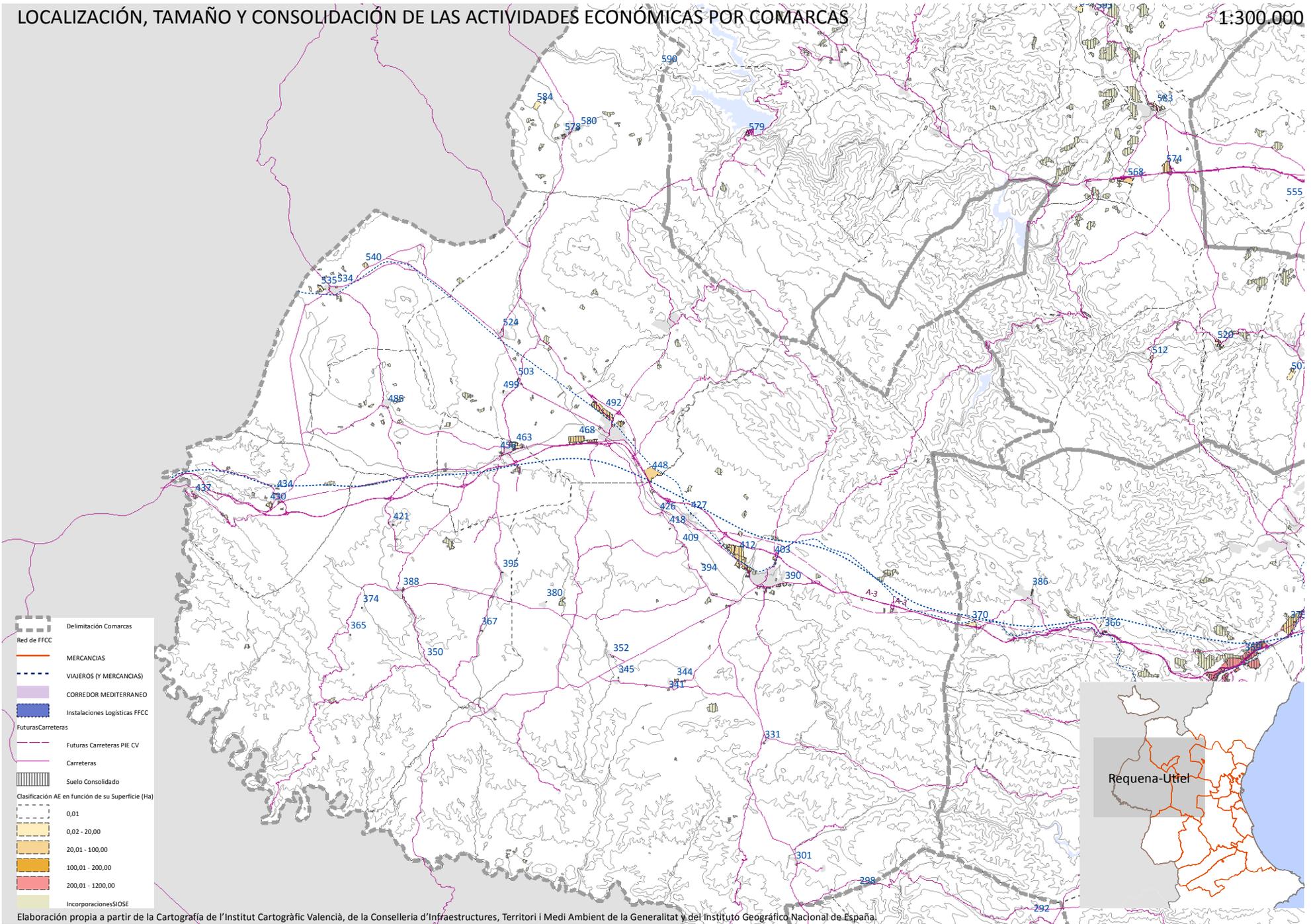
LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

1:300.000



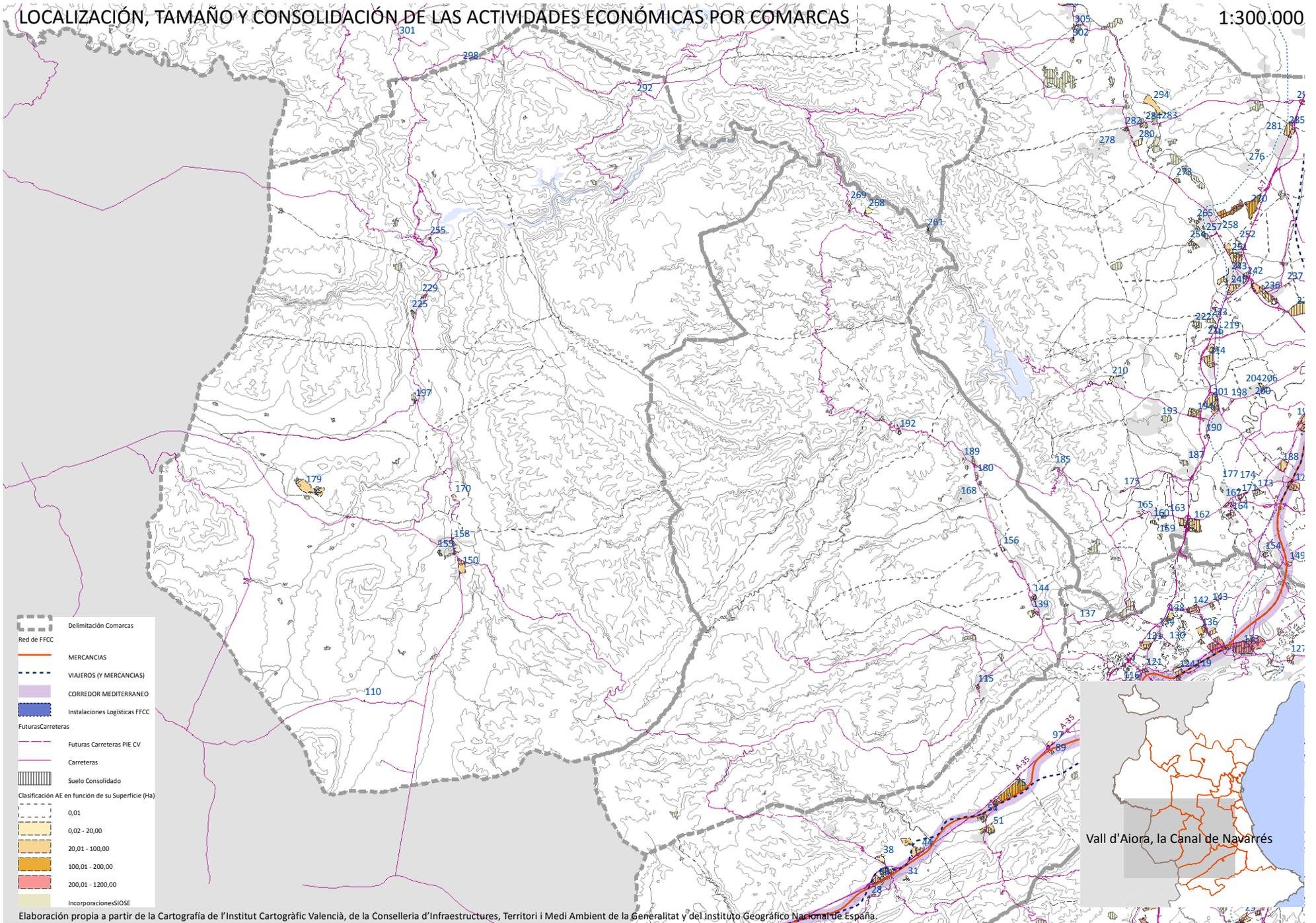
LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

1:300.000



LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

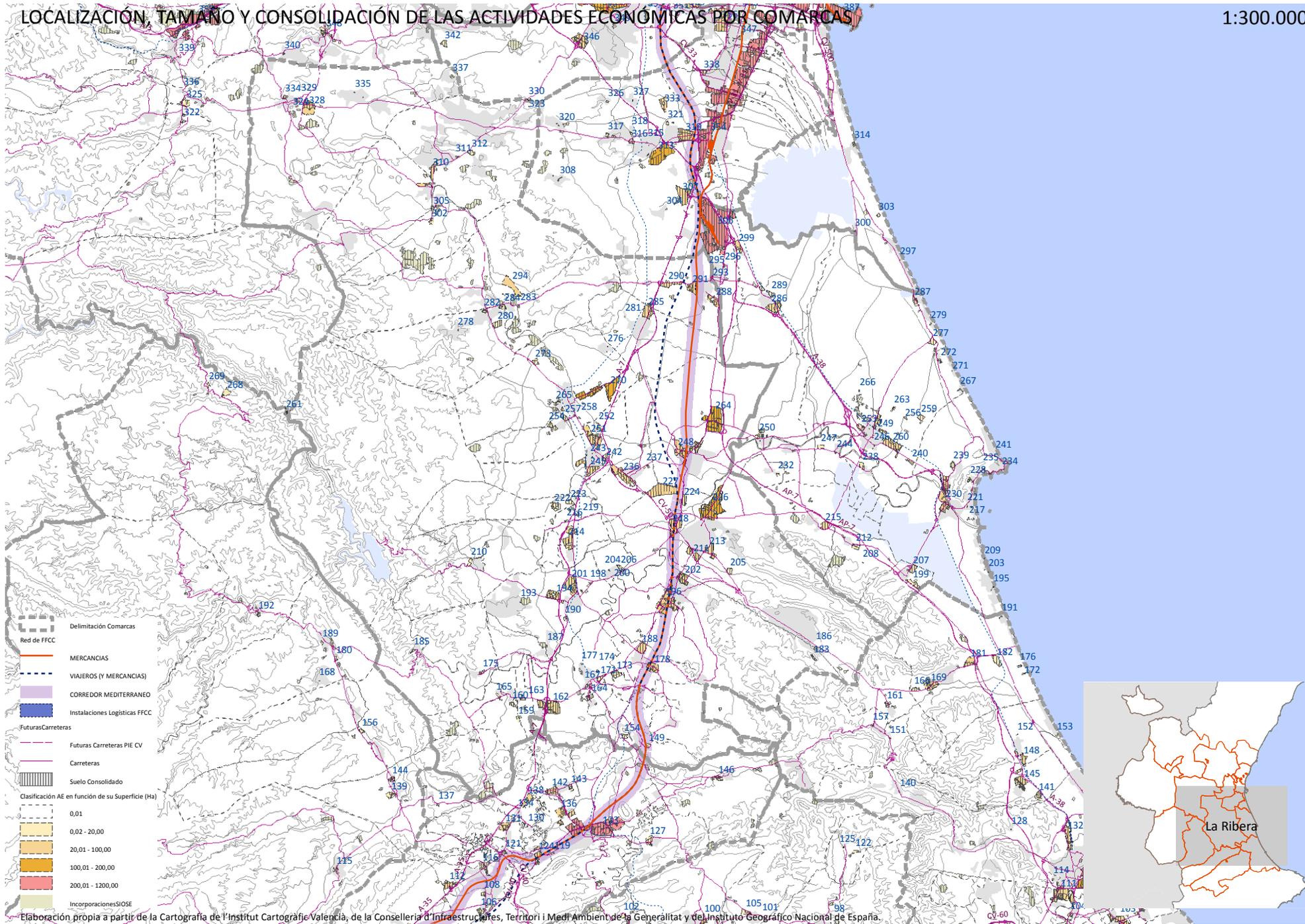
1:300.000



LOCALIZACIÓN, TAMAÑO Y CONSOLIDACIÓN DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS POR COMARCAS

1:300.000

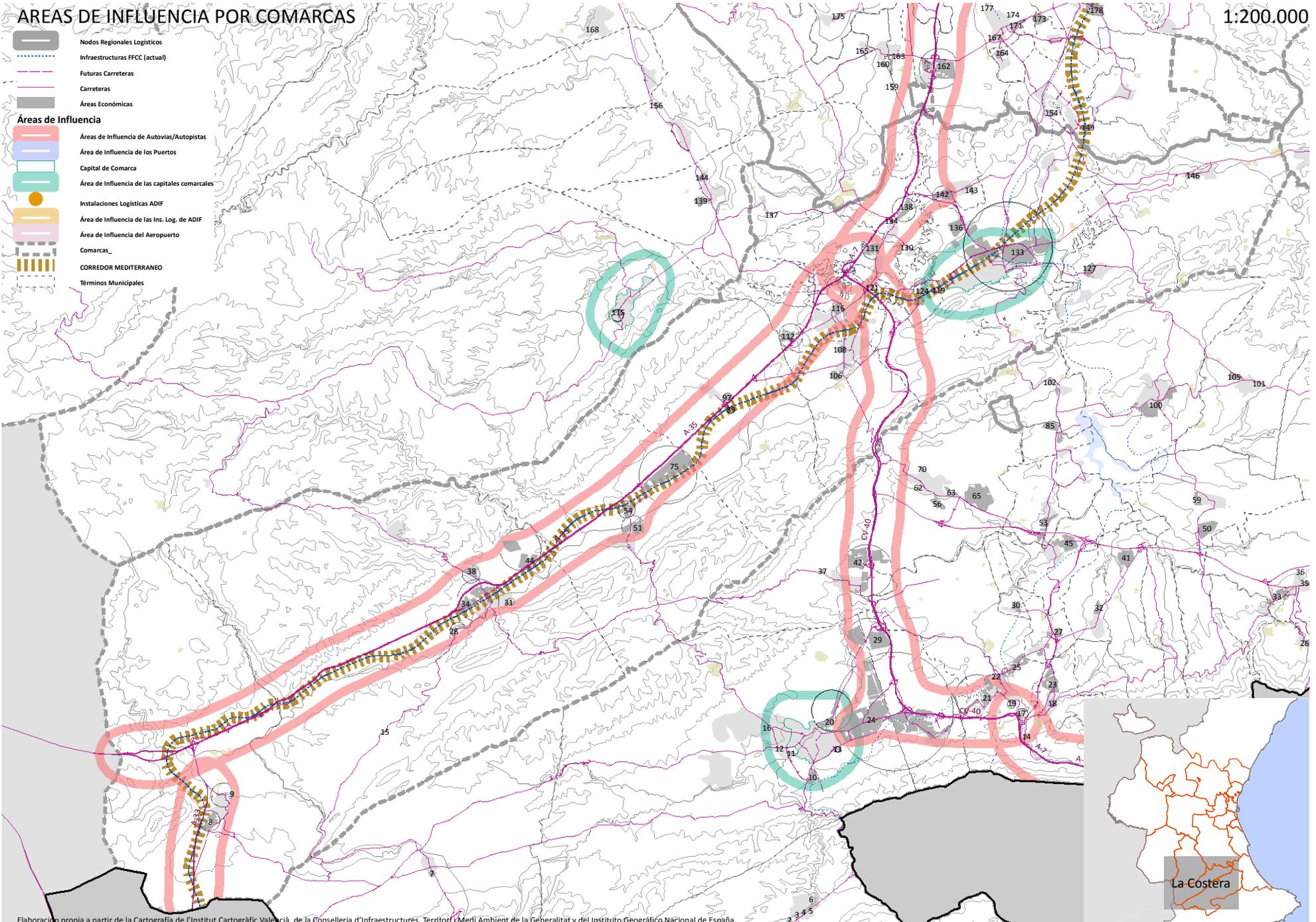
ANEXOS



ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:200.000

-  Nodos Regionales Logísticos
-  Infraestructuras FCCC (actual)
-  Futuras Carreteras
-  Carreteras
-  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
-  Área de Influencia de los Puertos
-  Capital de Comarca
-  Área de Influencia de las capitales comarcales
-  Instalaciones Logísticas ADIF
-  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
-  Área de Influencia del Aeropuerto
-  Comarcas
-  CORREDOR MEDITERRANEO
-  Términos Municipales

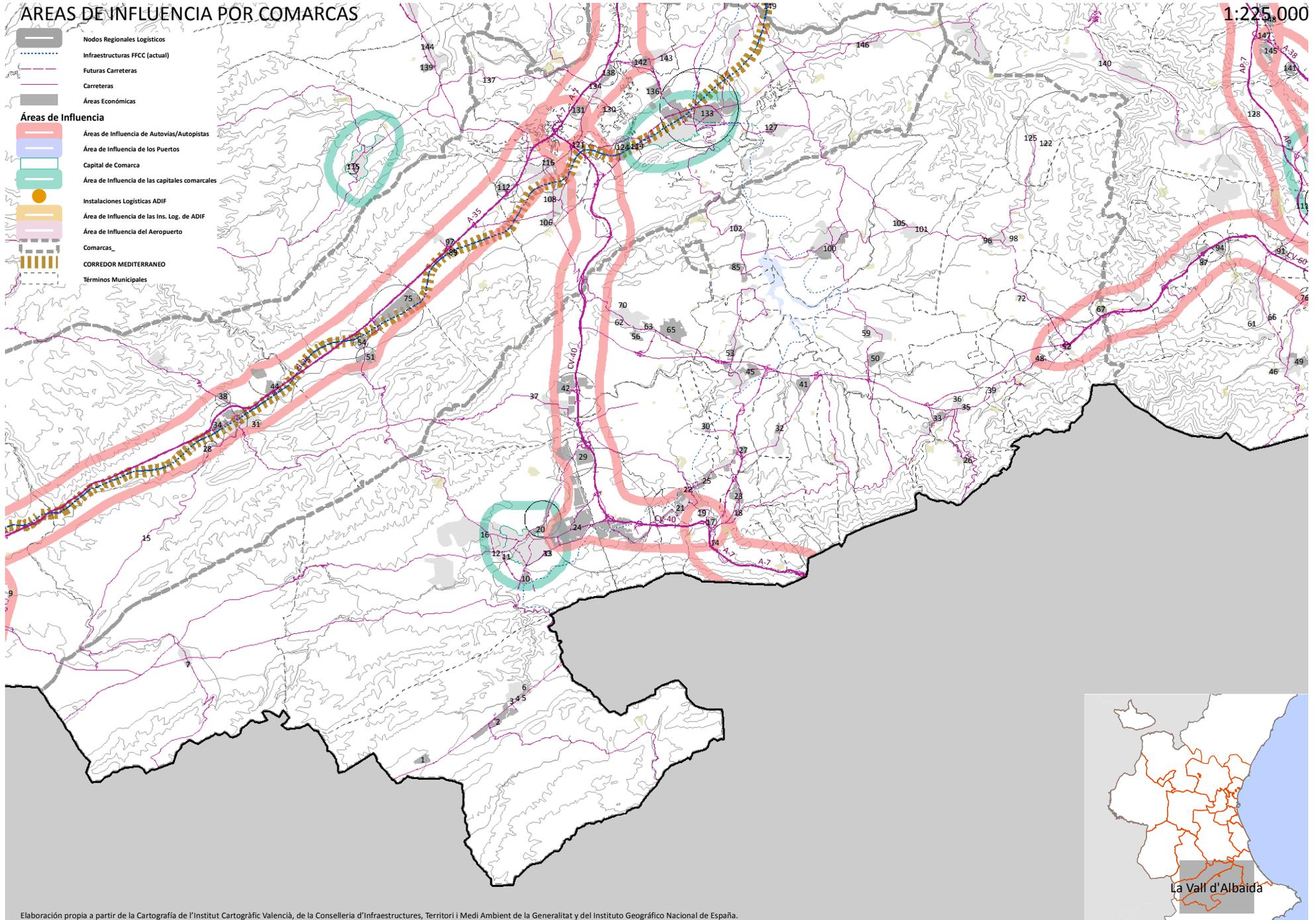


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Institut Geogràfic Nacional de España.

AREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:225,000

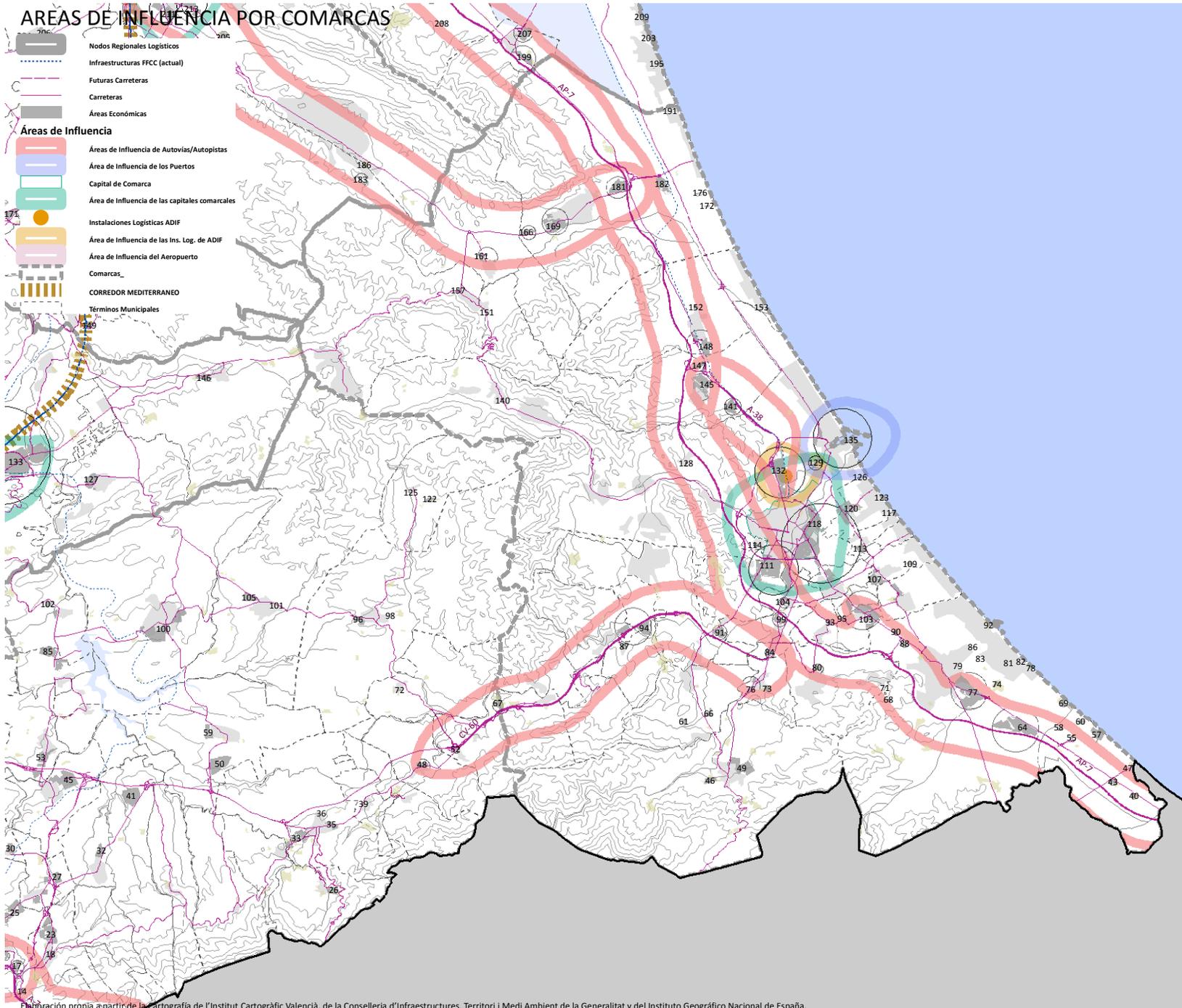
-  Nodos Regionales Logísticos
-  Infraestructuras FCC (actual)
-  Futuras Carreteras
-  Carreteras
-  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
-  Área de Influencia de los Puertos
-  Capital de Comarca
-  Área de Influencia de las capitales comarcales
-  Instalaciones Logísticas ADIF
-  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
-  Área de Influencia del Aeropuerto
-  Comarcas
-  CORREDOR MEDITERRANEO
-  Términos Municipales



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

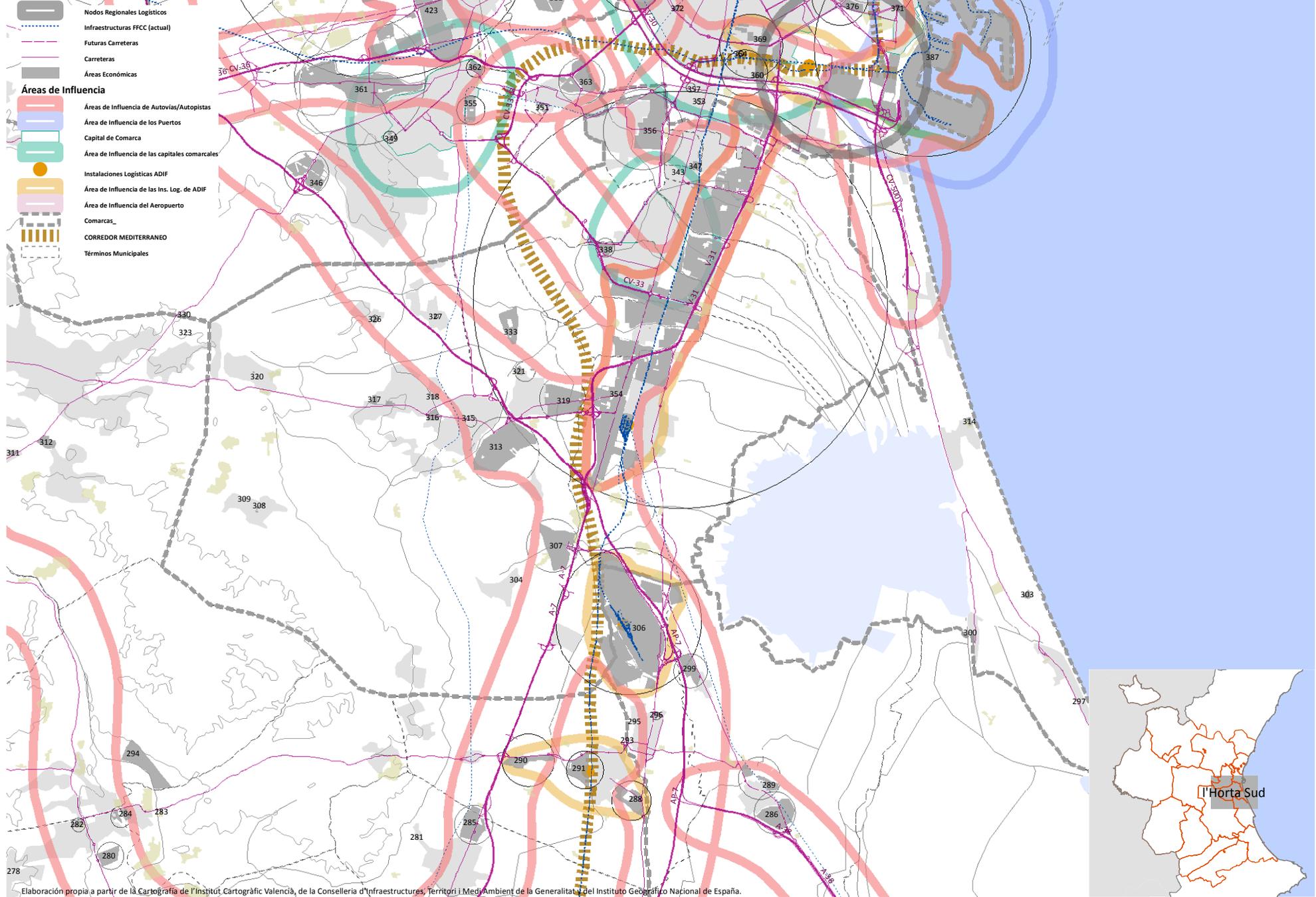
- Nodos Regionales Logísticos
 - Infraestructuras FFCC (actual)
 - Futuras Carreteras
 - Carreteras
 - Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
- Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
 - Área de Influencia de los Puertos
 - Capital de Comarca
 - Área de Influencia de las capitales comarcales
 - Instalaciones Logísticas ADIF
 - Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
 - Área de Influencia del Aeropuerto
 - Comarcas_
- CORREDOR MEDITERRANEO**
- Términos Municipales



Elaboración propia a partir de la cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Instituto Geográfico Nacional de España.

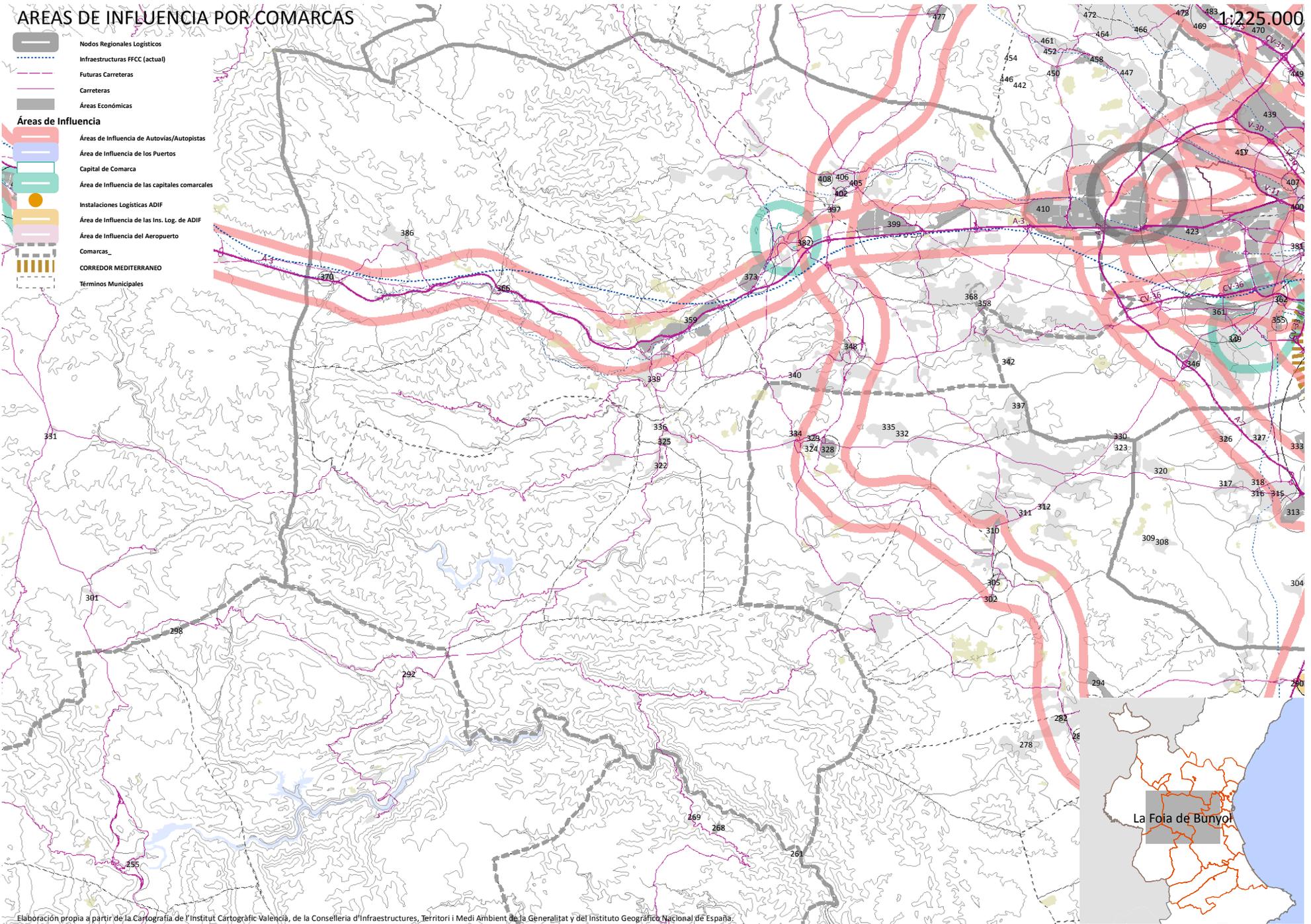
AREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:125.000



ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

-  Nodos Regionales Logísticos
 -  Infraestructuras FFCC (actual)
 -  Futuras Carreteras
 -  Carreteras
 -  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
 -  Área de Influencia de los Puertos
 -  Capital de Comarca
 -  Área de Influencia de las capitales comarcales
 -  Instalaciones Logísticas ADIF
 -  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
 -  Área de Influencia del Aeropuerto
 -  Comarcas
 -  CORREDOR MEDITERRANEO
 -  Términos Municipales

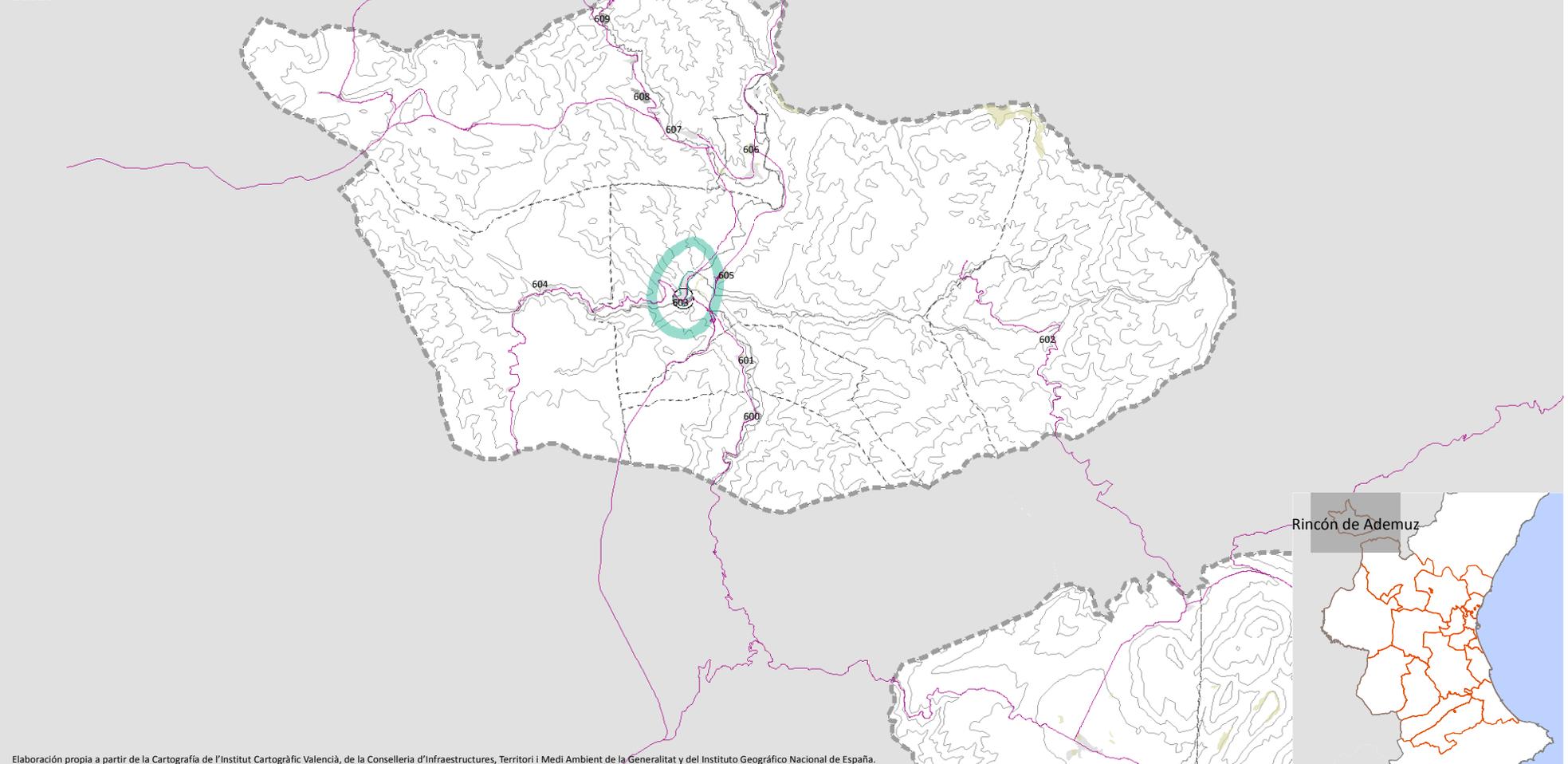


1:225.000

Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

AREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:200.000



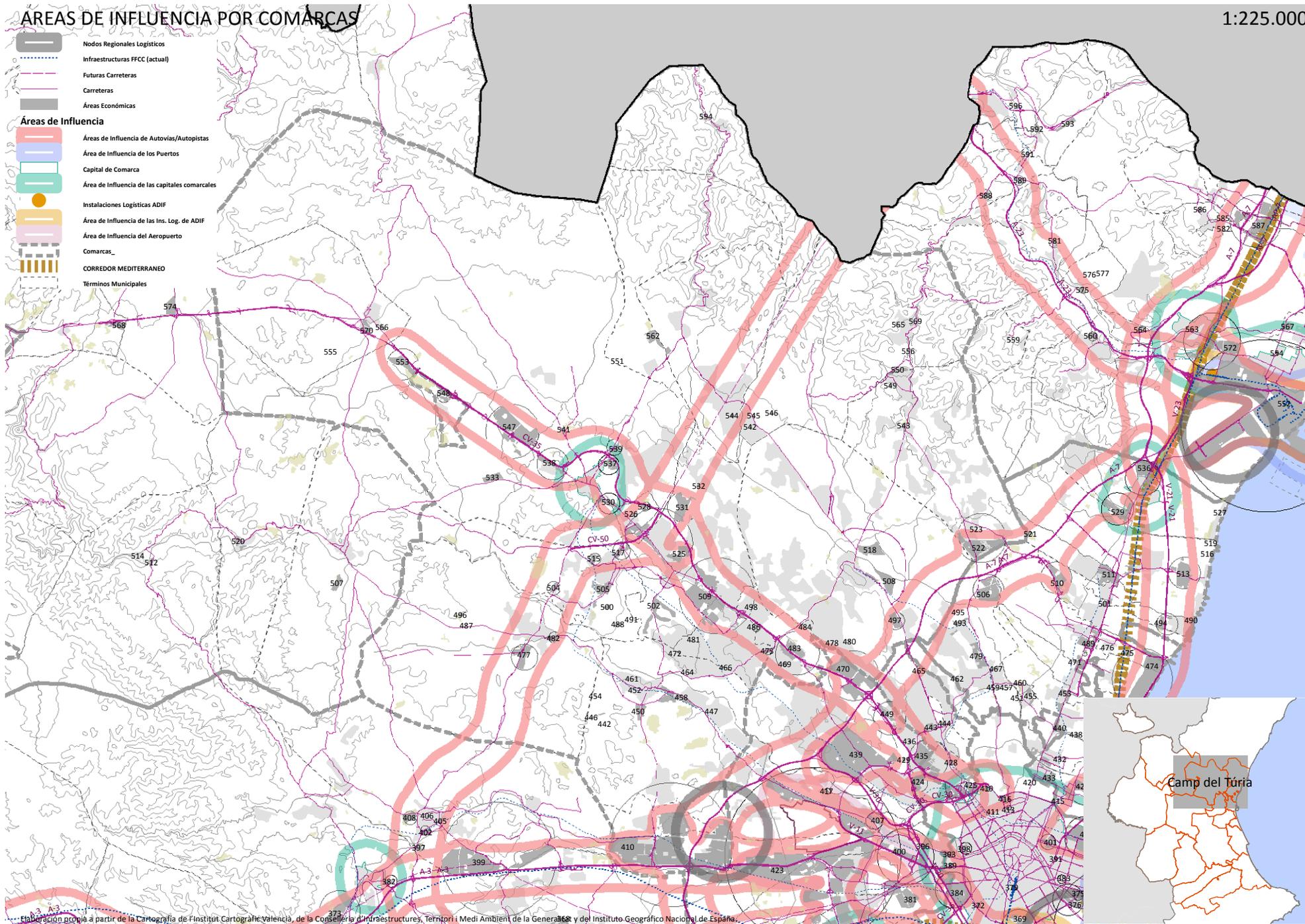
Rincón de Ademuz

ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:225.000

ANEXOS

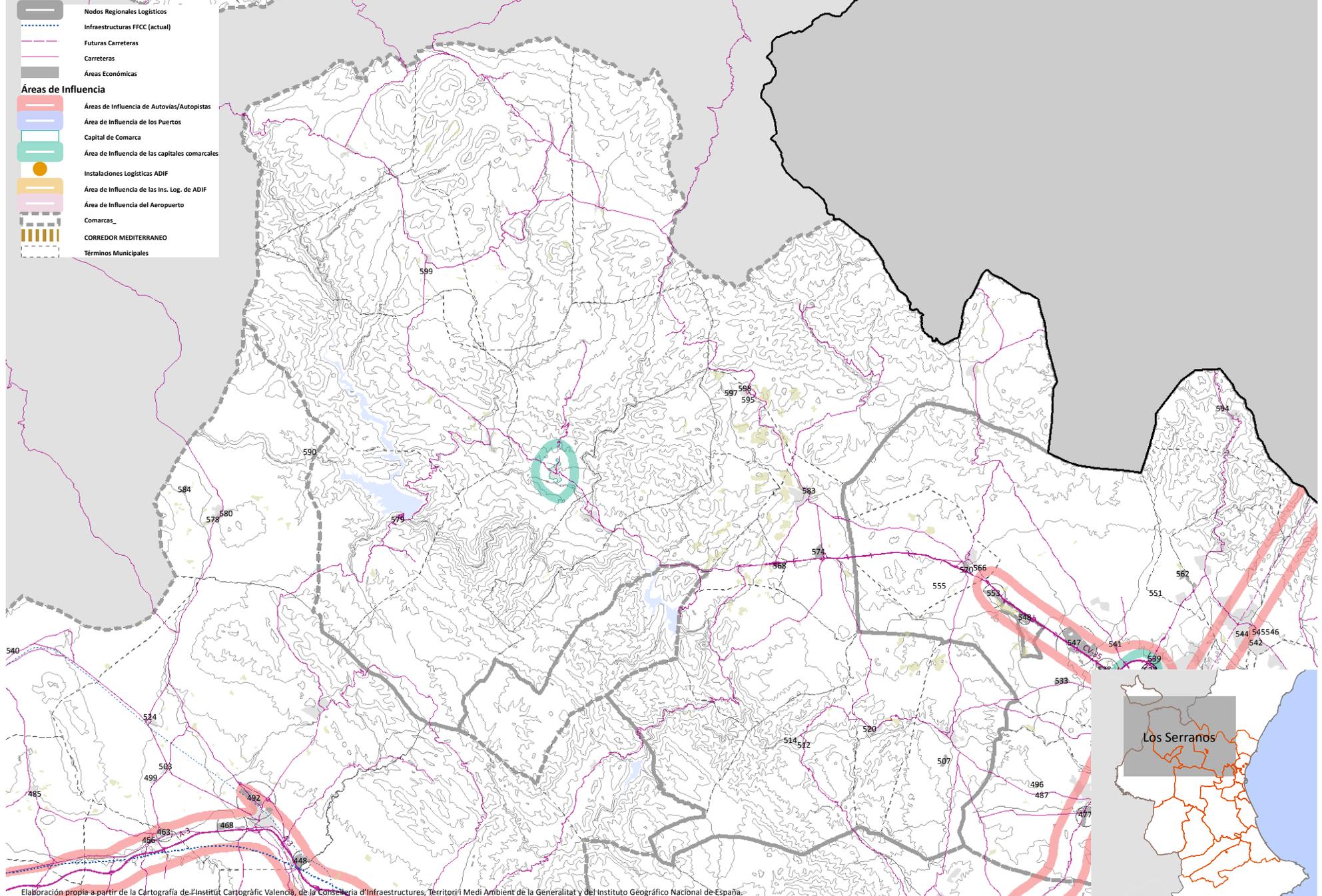
-  Nodos Regionales Logísticos
 -  Infraestructuras FFCC (actual)
 -  Futuras Carreteras
 -  Carreteras
 -  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
 -  Área de Influencia de los Puertos
 -  Capital de Comarca
 -  Área de Influencia de las capitales comarcales
 -  Instalaciones Logísticas ADIF
 -  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
 -  Área de Influencia del Aeropuerto
 -  Comarcas
 -  CORREDOR MEDITERRANEO
 -  Términos Municipales



Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Instituto Geográfico Nacional de España.

ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

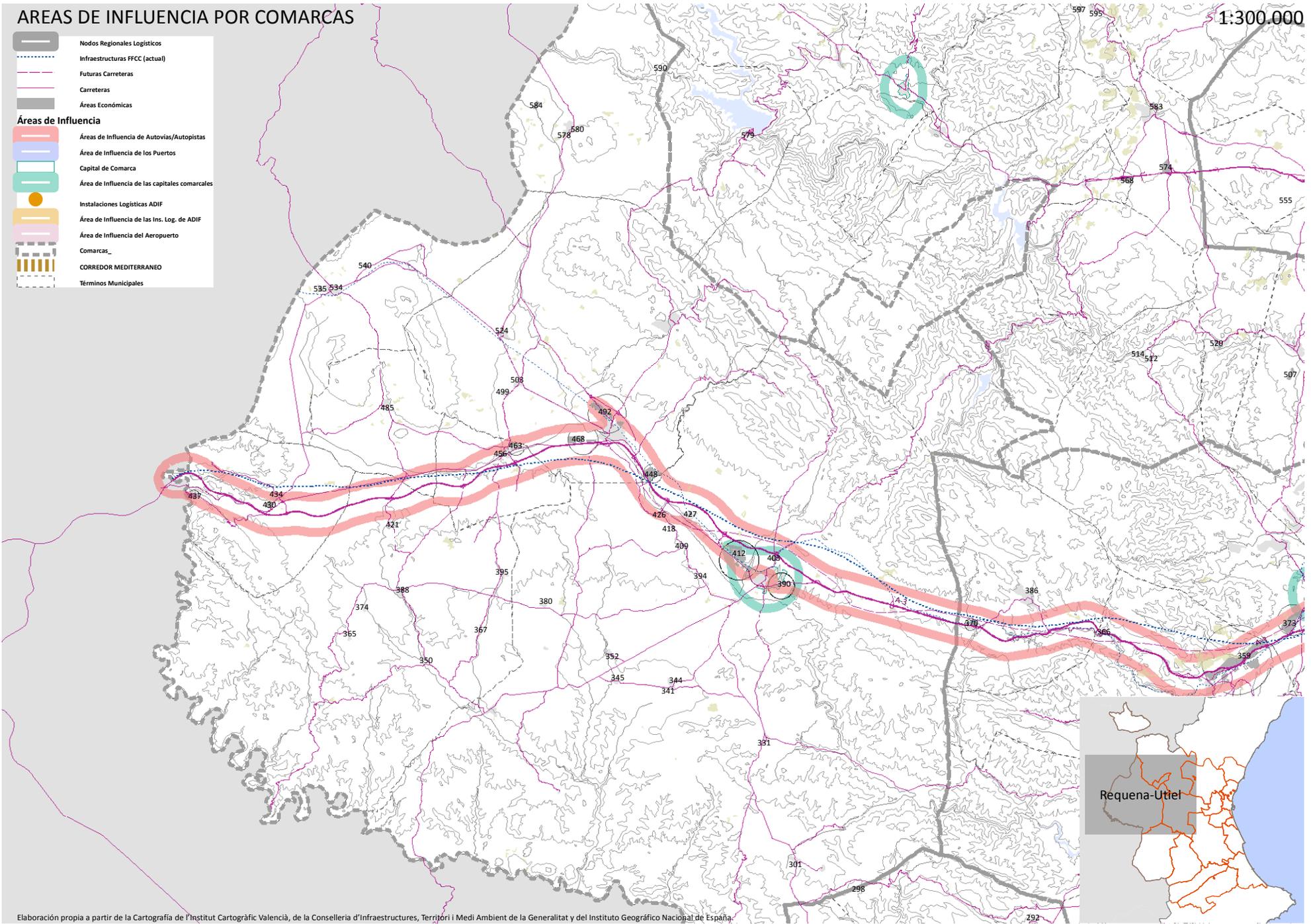
1:300.000



AREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:300.000

-  Nodos Regionales Logísticos
 -  Infraestructuras FCC (actual)
 -  Futuras Carreteras
 -  Carreteras
 -  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
 -  Área de Influencia de los Puertos
 -  Capital de Comarca
 -  Área de Influencia de las capitales comarcales
 -  Instalaciones Logísticas ADIF
 -  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
 -  Área de Influencia del Aeropuerto
 -  Comarcas
 -  CORREDOR MEDITERRANEO
 -  Términos Municipales

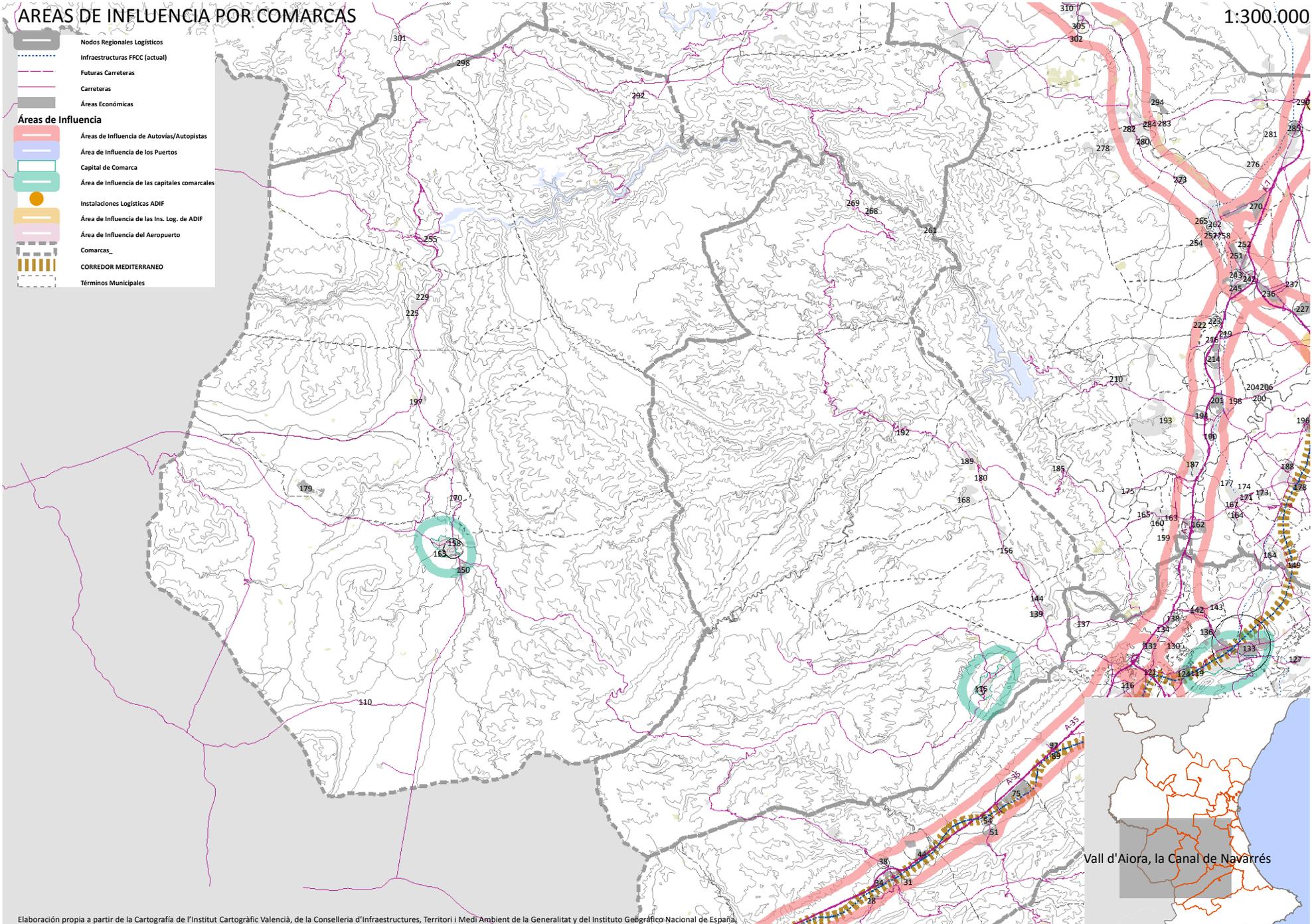


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:300.000

-  Nodos Regionales Logísticos
-  Infraestructuras FFCC (actual)
-  Futuras Carreteras
-  Carreteras
-  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
-  Área de Influencia de los Puertos
-  Capital de Comarca
-  Área de Influencia de las capitales comarcales
-  Instalaciones Logísticas ADIF
-  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
-  Área de Influencia del Aeropuerto
-  Comarcas_
-  CORREDOR MEDITERRANEO
-  Términos Municipales



Vall d'Aiora, la Canal de Navarrés

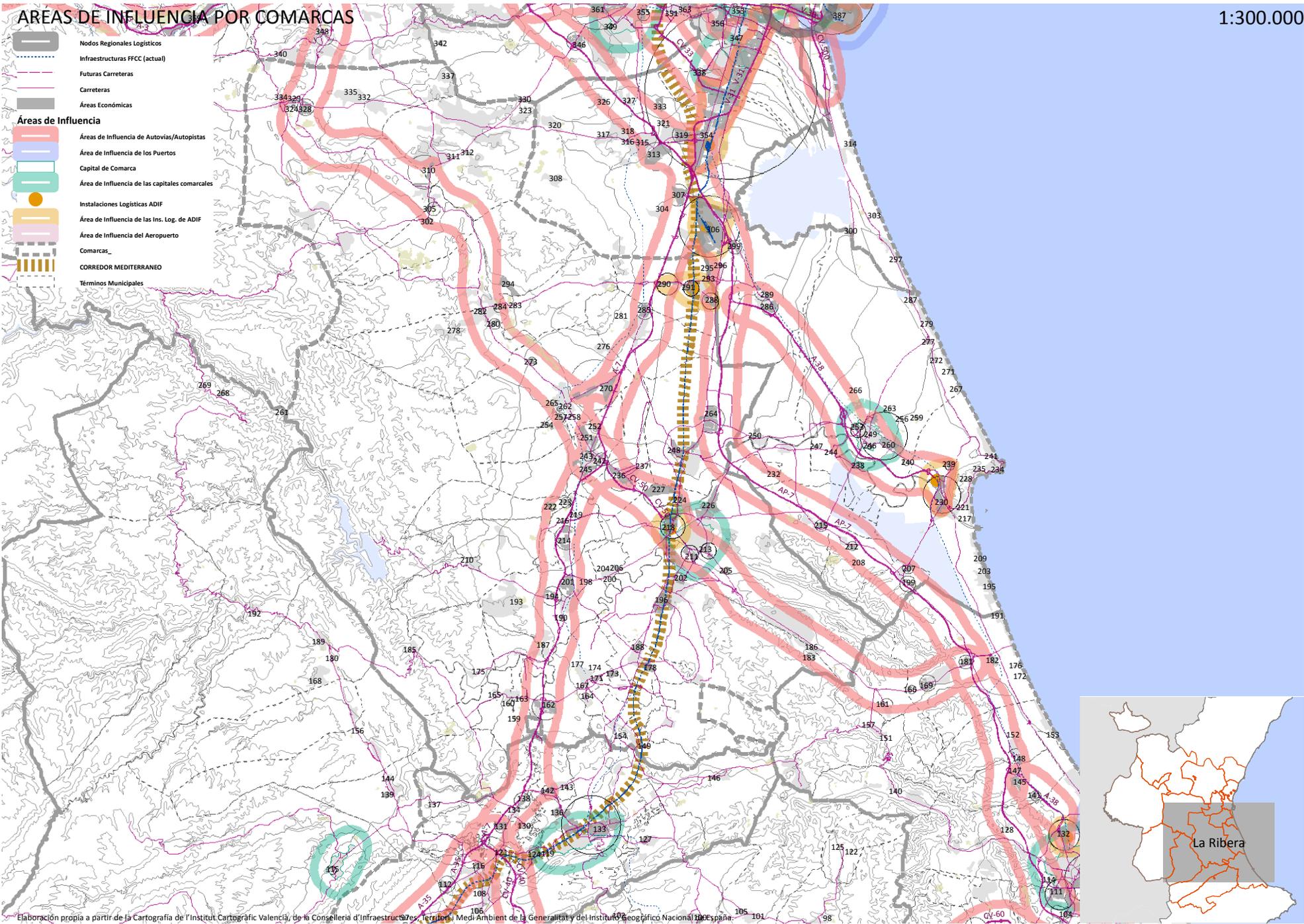
Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Instituto Geográfico Nacional de España.

ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:300.000

ANEXOS

-  Nodos Regionales Logísticos
-  Infraestructuras FCCC (actual)
-  Futuras Carreteras
-  Carreteras
-  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
-  Área de Influencia de los Puertos
-  Capital de Comarca
-  Área de Influencia de las capitales comarcales
-  Instalaciones Logísticas ADIF
-  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
-  Área de Influencia del Aeropuerto
-  Comarcas
-  CORREDOR MEDITERRANEO
-  Términos Municipales

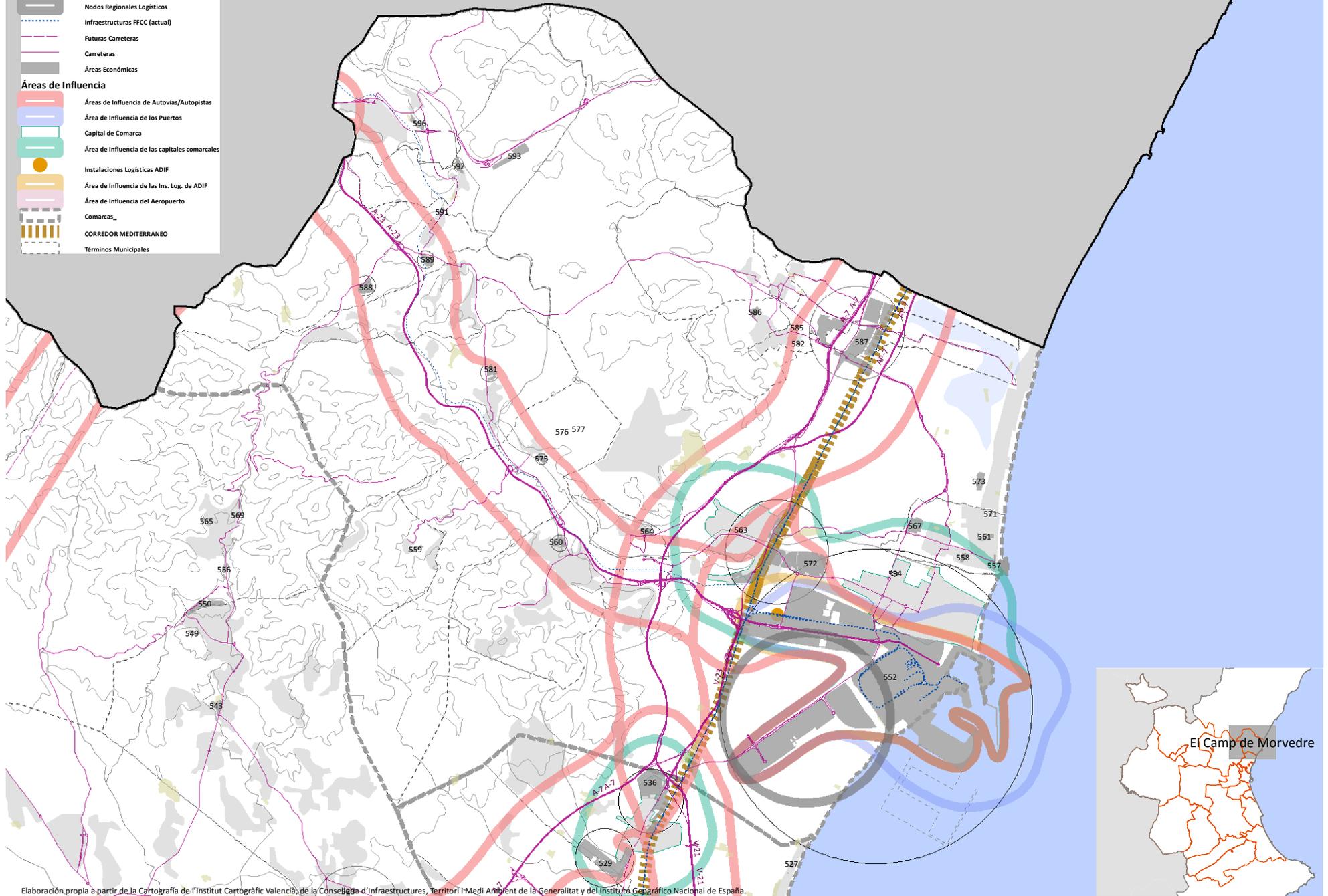


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

AREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:125.000

-  Nodos Regionales Logísticos
 -  Infraestructuras FFCC (actual)
 -  Futuras Carreteras
 -  Carreteras
 -  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
 -  Área de Influencia de los Puertos
 -  Capital de Comarca
 -  Área de Influencia de las capitales comarcales
 -  Instalaciones Logísticas ADIF
 -  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
 -  Área de Influencia del Aeropuerto
 -  Comarcas_
 -  CORREDOR MEDITERRANEO
 -  Términos Municipales



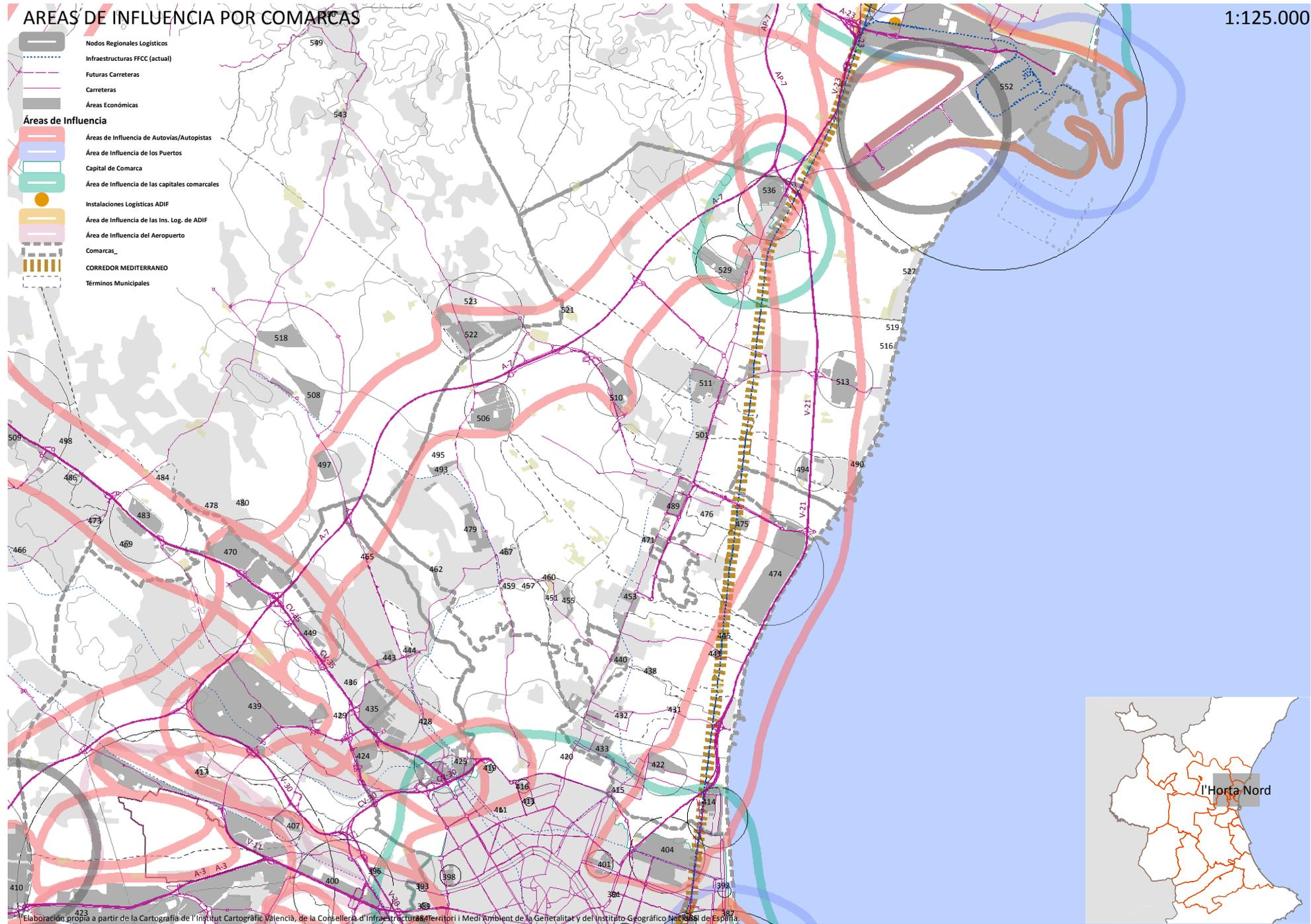
Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat and del Institut Geogràfic Nacional de España.

ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:125.000

ANEXOS

-  Nodos Regionales Logísticos
-  Infraestructuras FFCC (actual)
-  Futuras Carreteras
-  Carreteras
-  Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
-  Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
-  Área de Influencia de los Puertos
-  Capital de Comarca
-  Área de Influencia de las capitales comarcales
-  Instalaciones Logísticas ADIF
-  Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
-  Área de Influencia del Aeropuerto
-  Comarcas
-  CORREDOR MEDITERRANEO
-  Términos Municipales

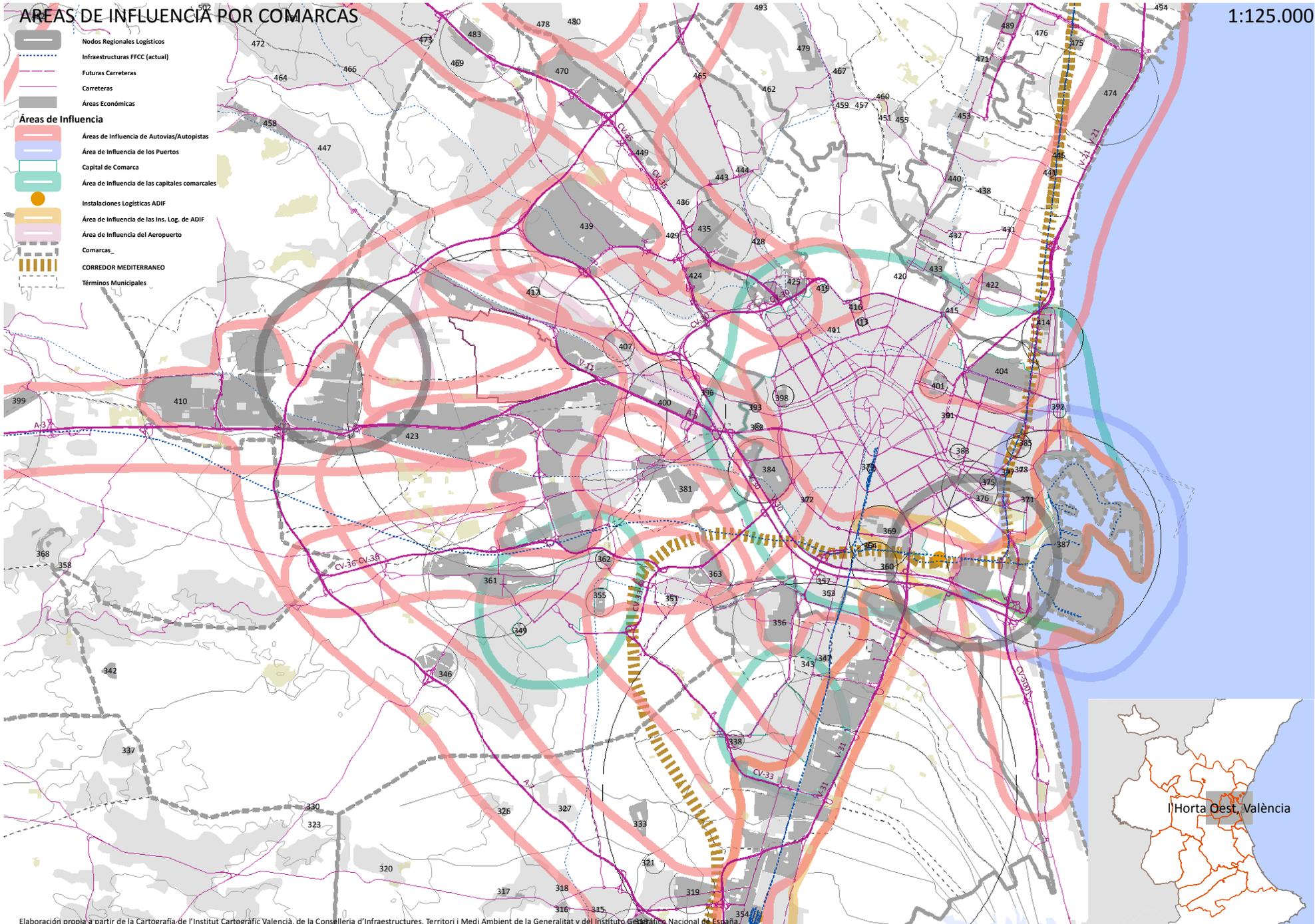


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Instituto Geográfico Nacional de España.

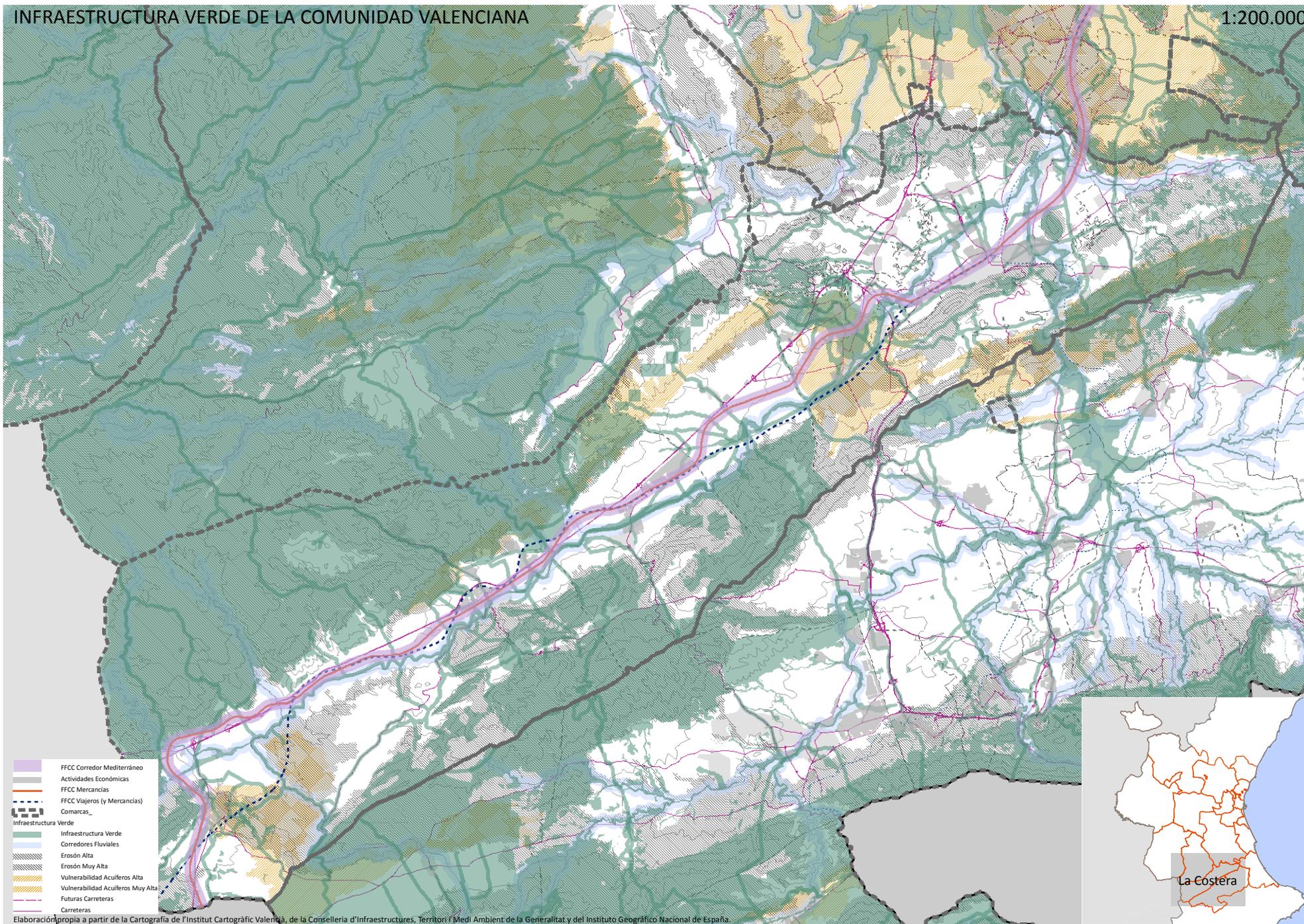
ÁREAS DE INFLUENCIA POR COMARCAS

1:125.000

- Nodos Regionales Logísticos
- Infraestructuras FFCC (actual)
- Futuras Carreteras
- Carreteras
- Áreas Económicas
- Áreas de Influencia**
- Áreas de Influencia de Autovías/Autopistas
- Área de Influencia de los Puertos
- Capital de Comarca
- Área de Influencia de las capitales comarcales
- Instalaciones Logísticas ADIF
- Área de Influencia de las Ins. Log. de ADIF
- Área de Influencia del Aeropuerto
- Comarcas
- CORREDOR MEDITERRANEO
- Términos Municipiales

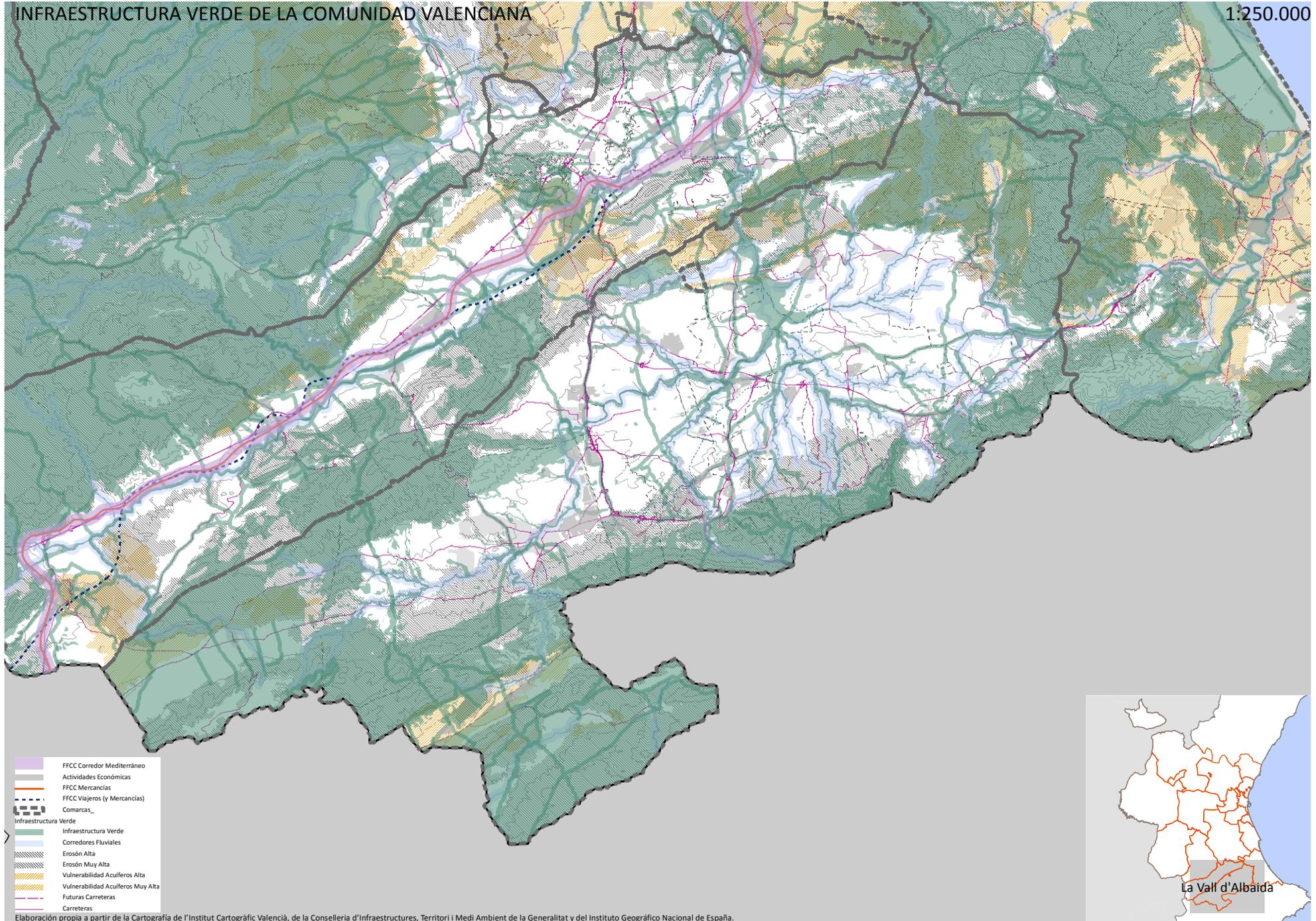


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

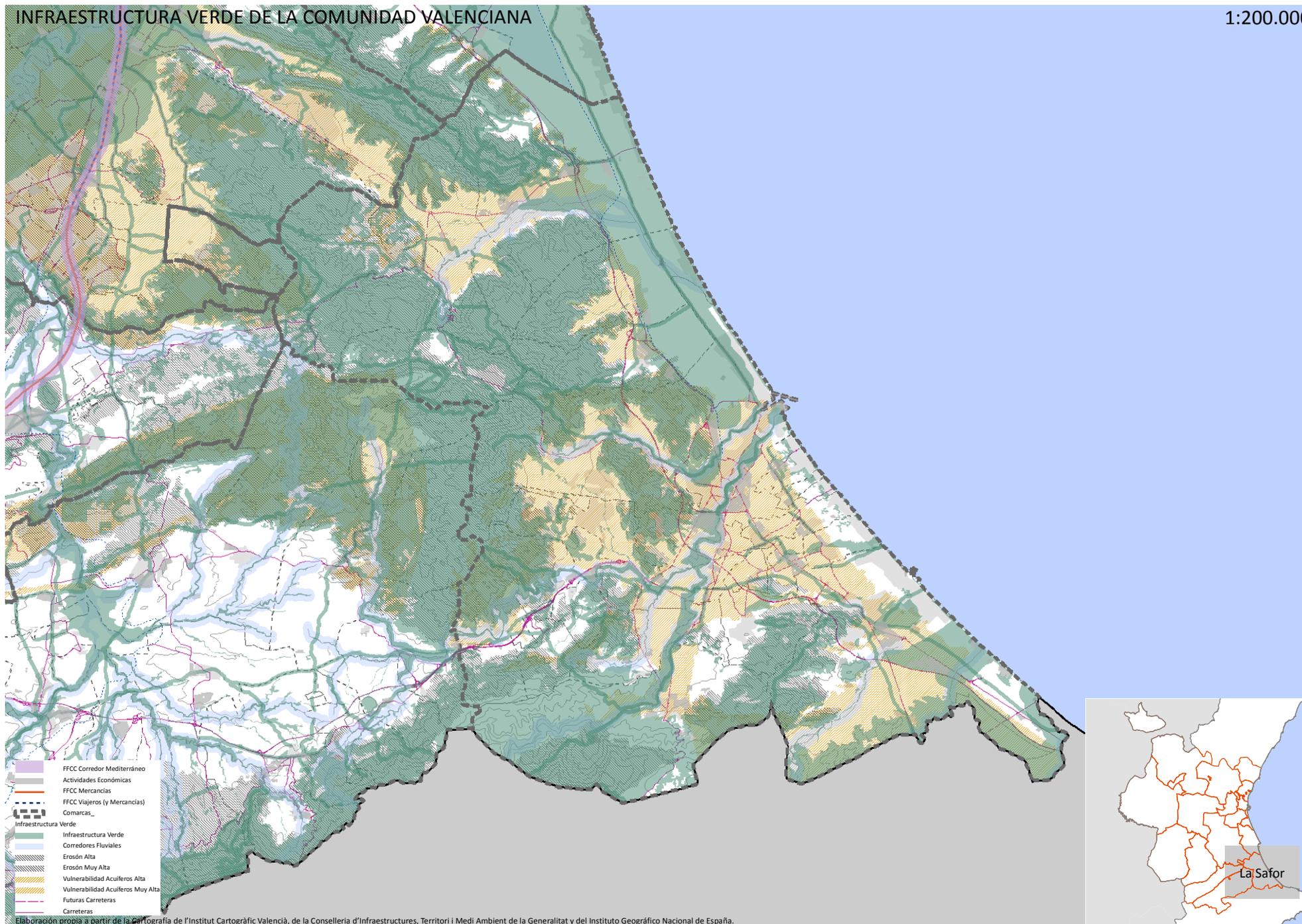


INFRAESTRUCTURA VERDE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

1:250.000



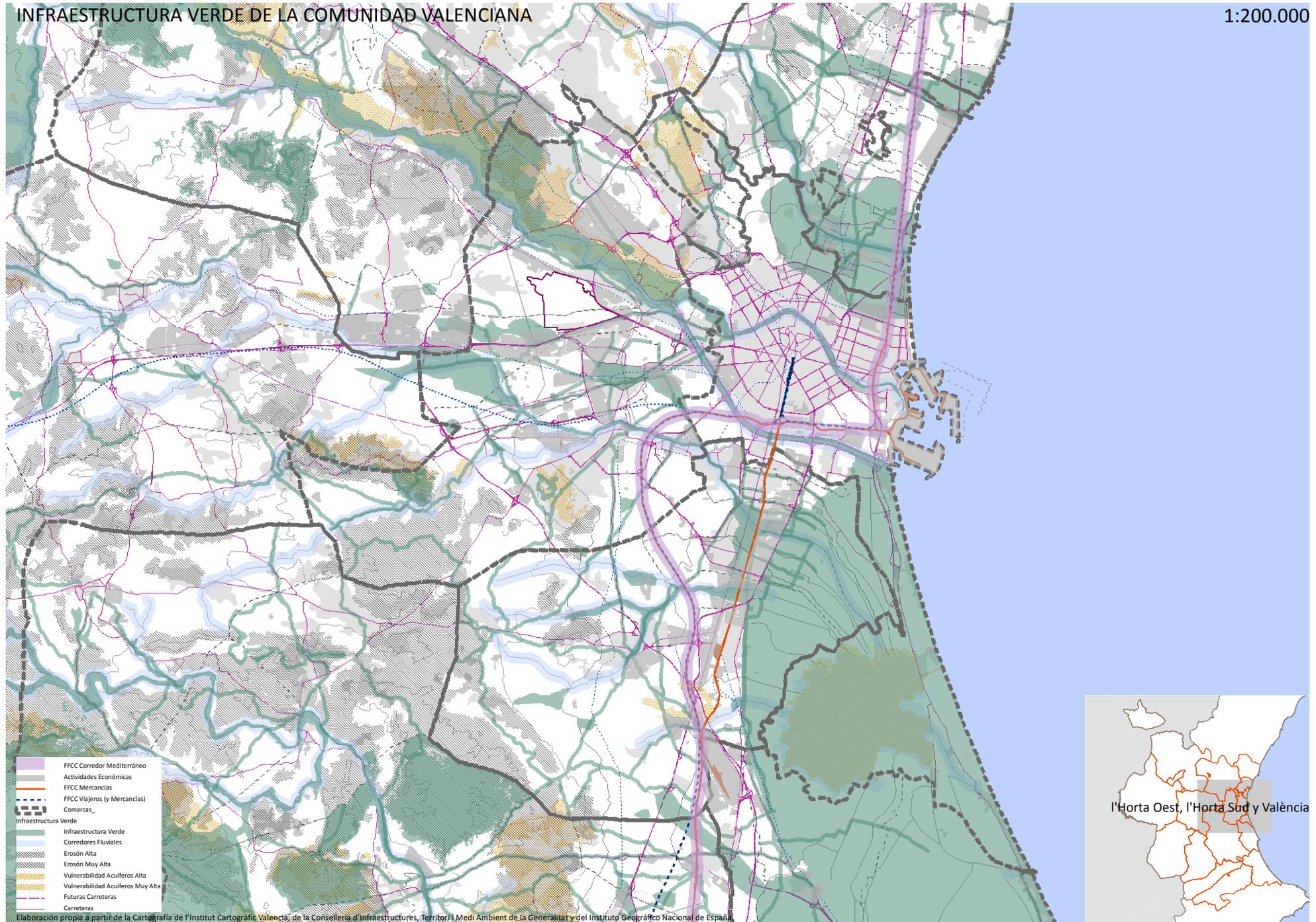
Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

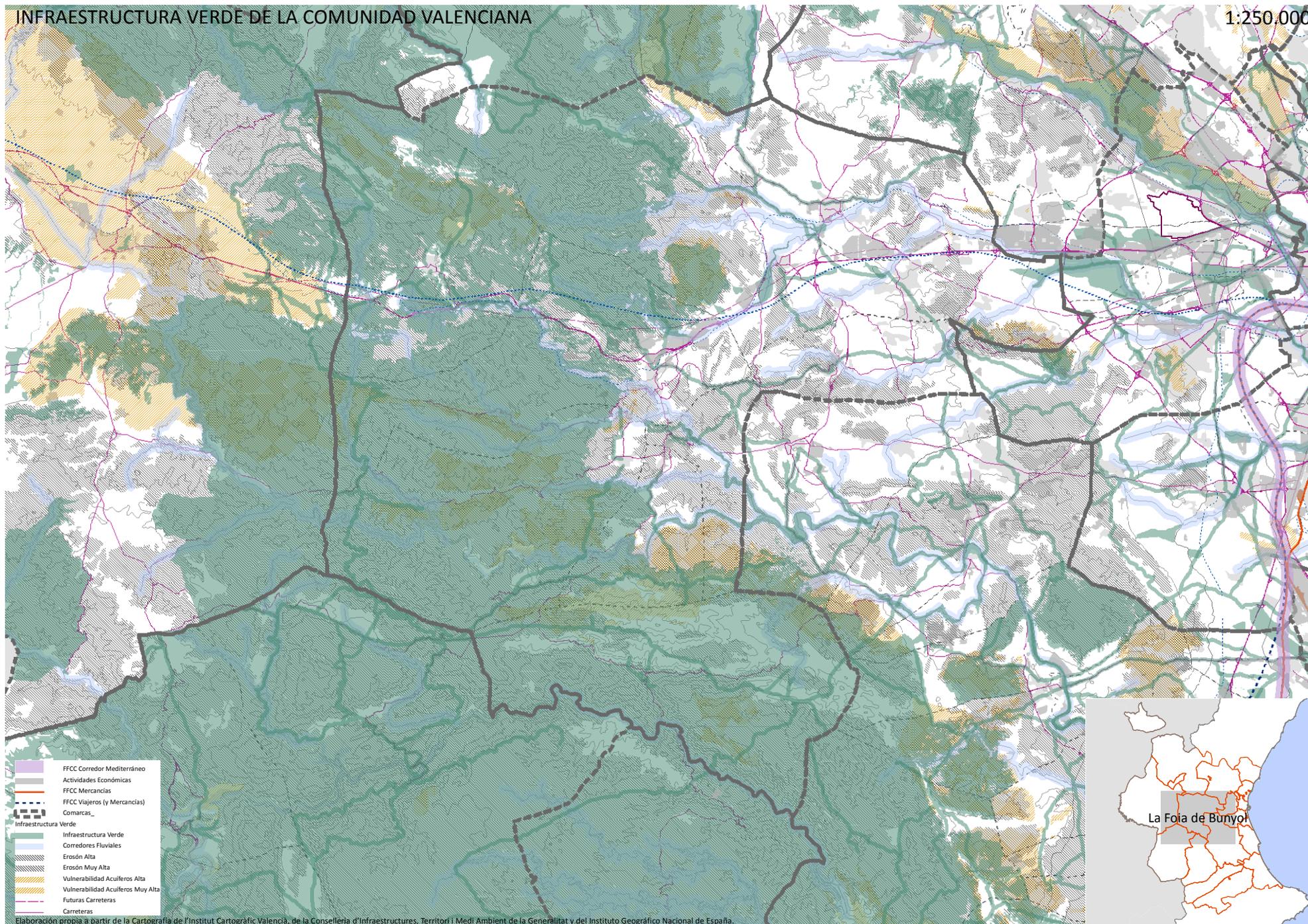


Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

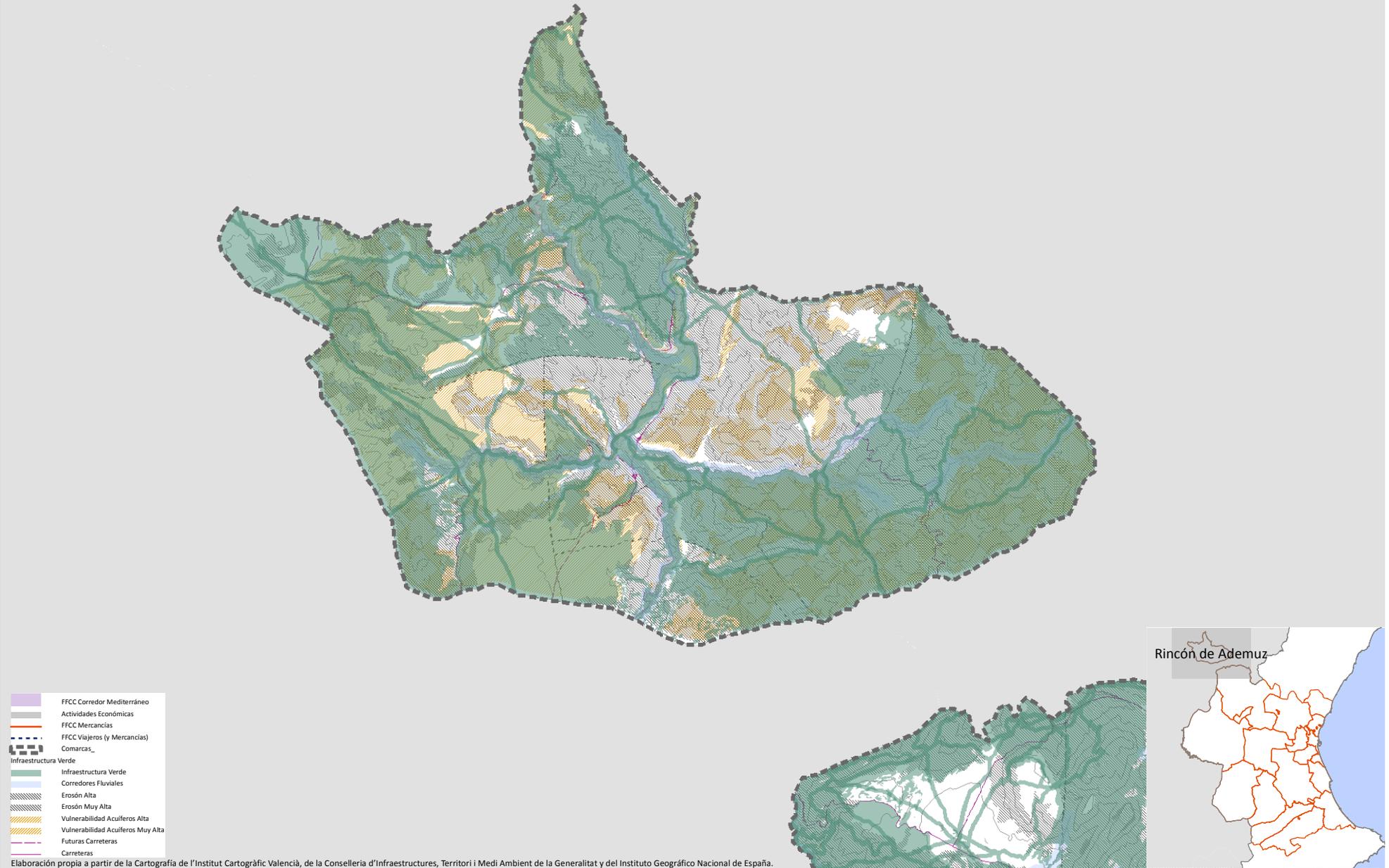
INFRAESTRUCTURA VERDE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

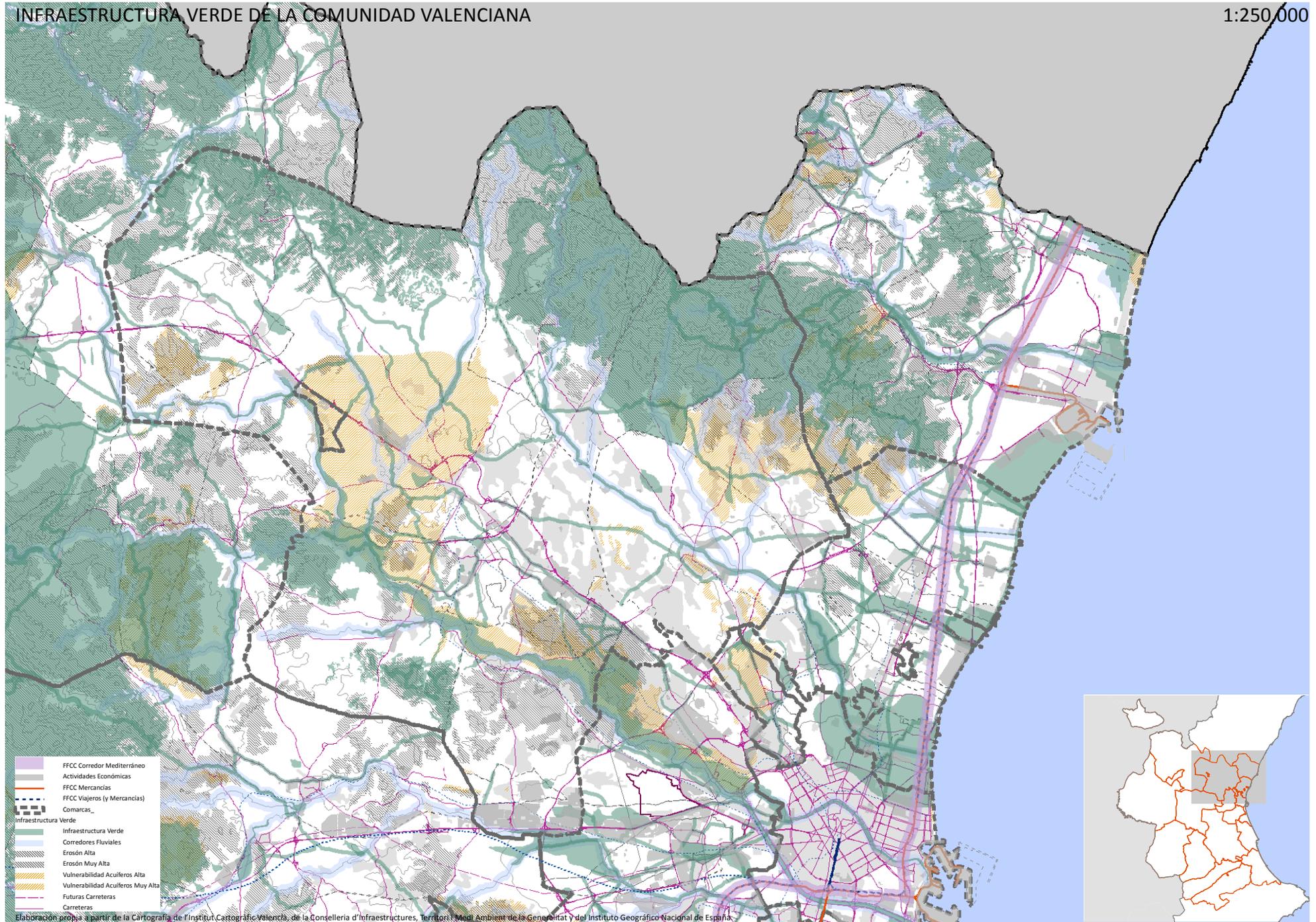
1:200.000



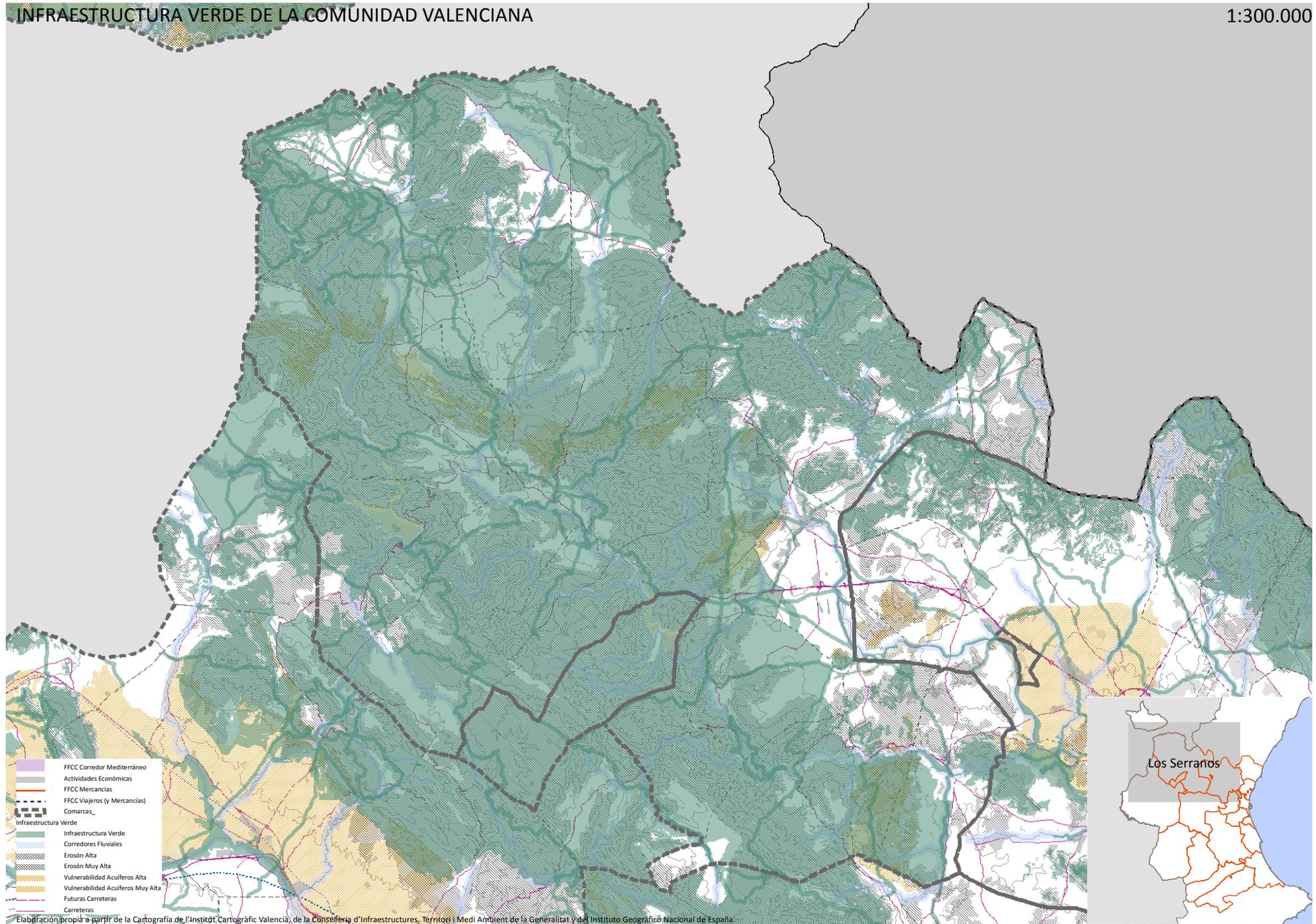


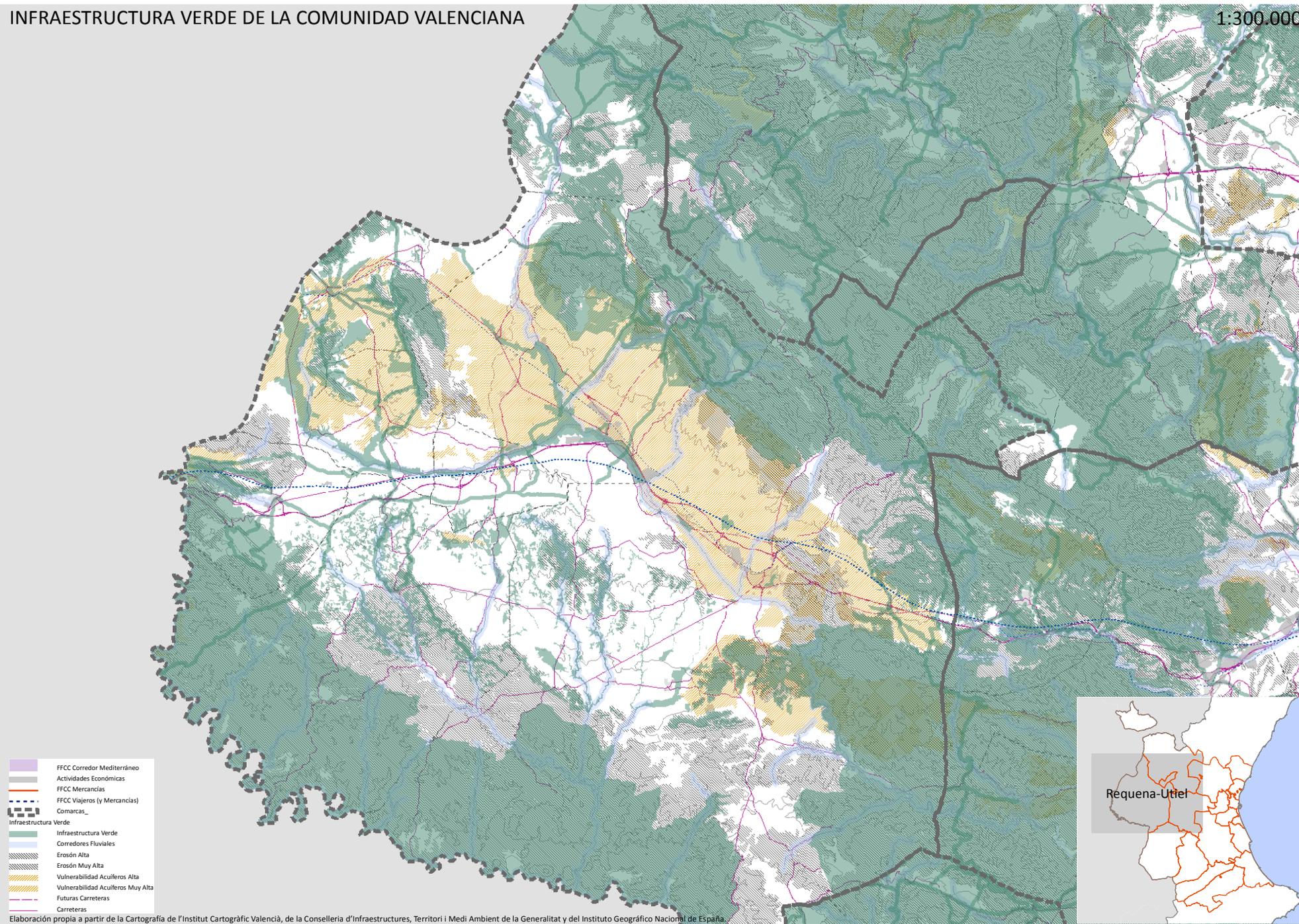
Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.





Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Instituto Geográfico Nacional de España.





Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.

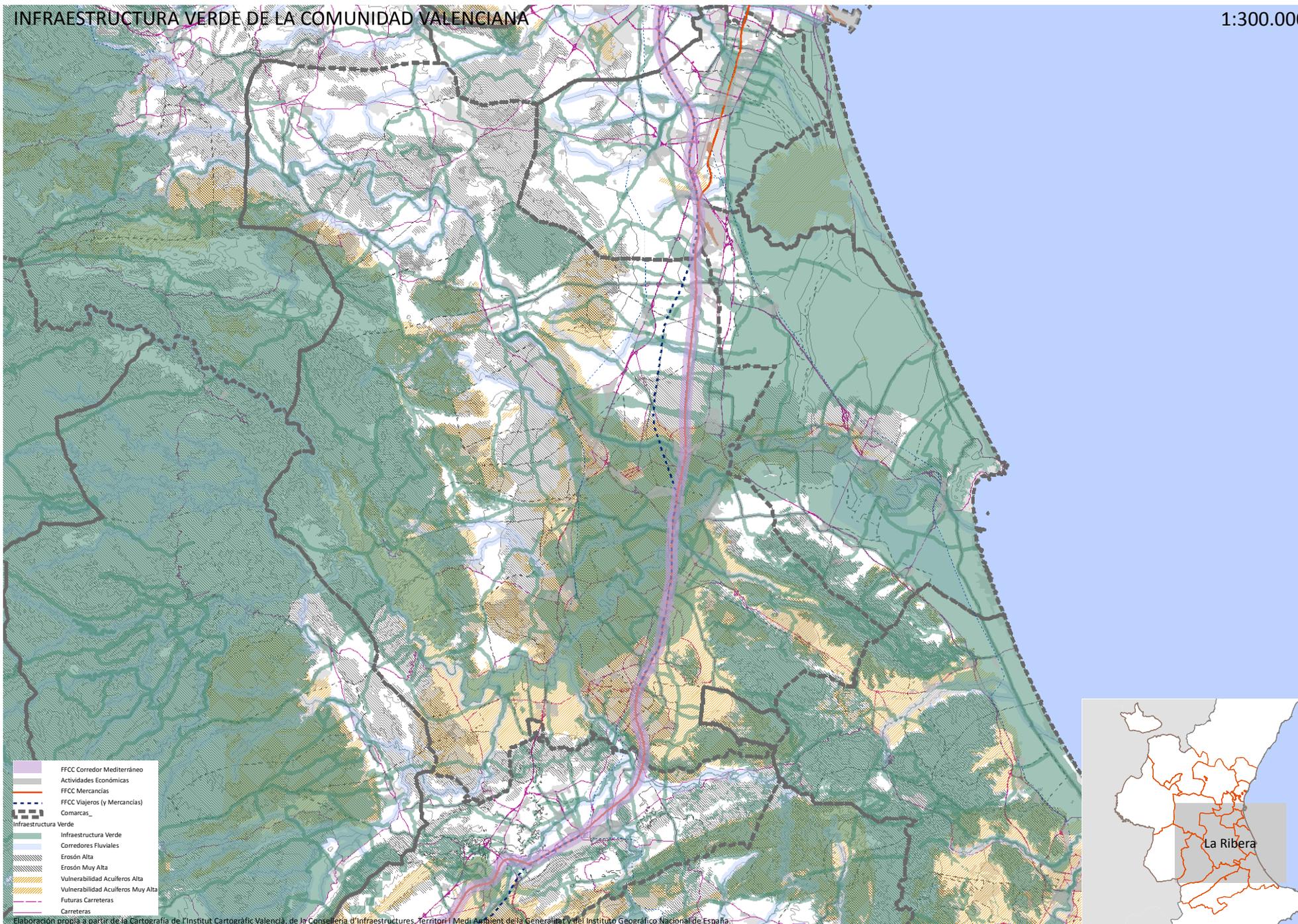
INFRAESTRUCTURA VERDE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

1:300.000

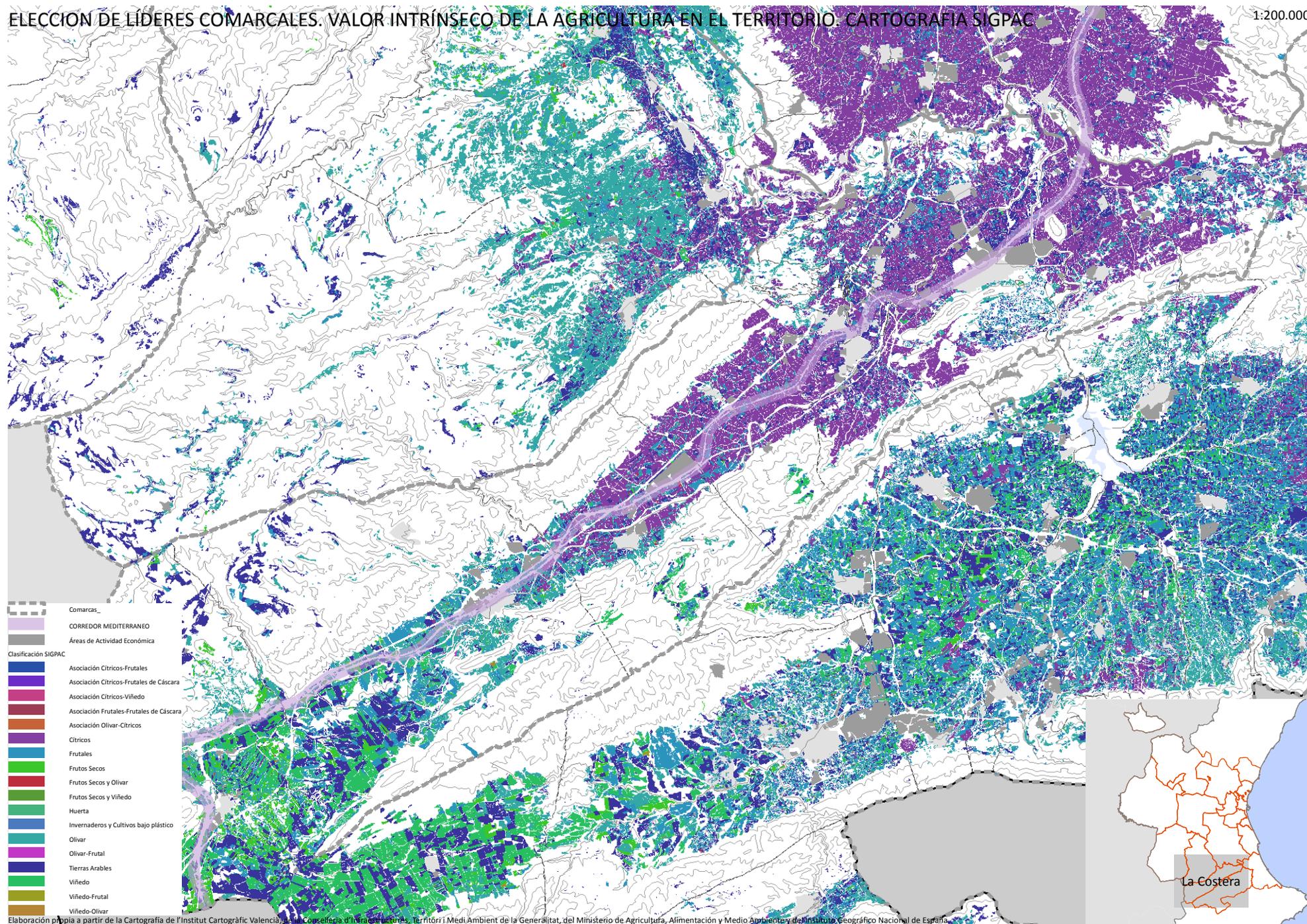
-  FFCC Corredor Mediterráneo
-  Actividades Económicas
-  FFCC Mercancías
-  FFCC Viajeros (y Mercancías)
-  Comarcas
- Infraestructura Verde**
-  Infraestructura Verde
-  Corredores Fluviales
-  Erosión Alta
-  Erosión Muy Alta
-  Vulnerabilidad Acuíferos Alta
-  Vulnerabilidad Acuíferos Muy Alta
-  Futuras Carreteras
-  Carreteras

Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat y del Instituto Geográfico Nacional de España.



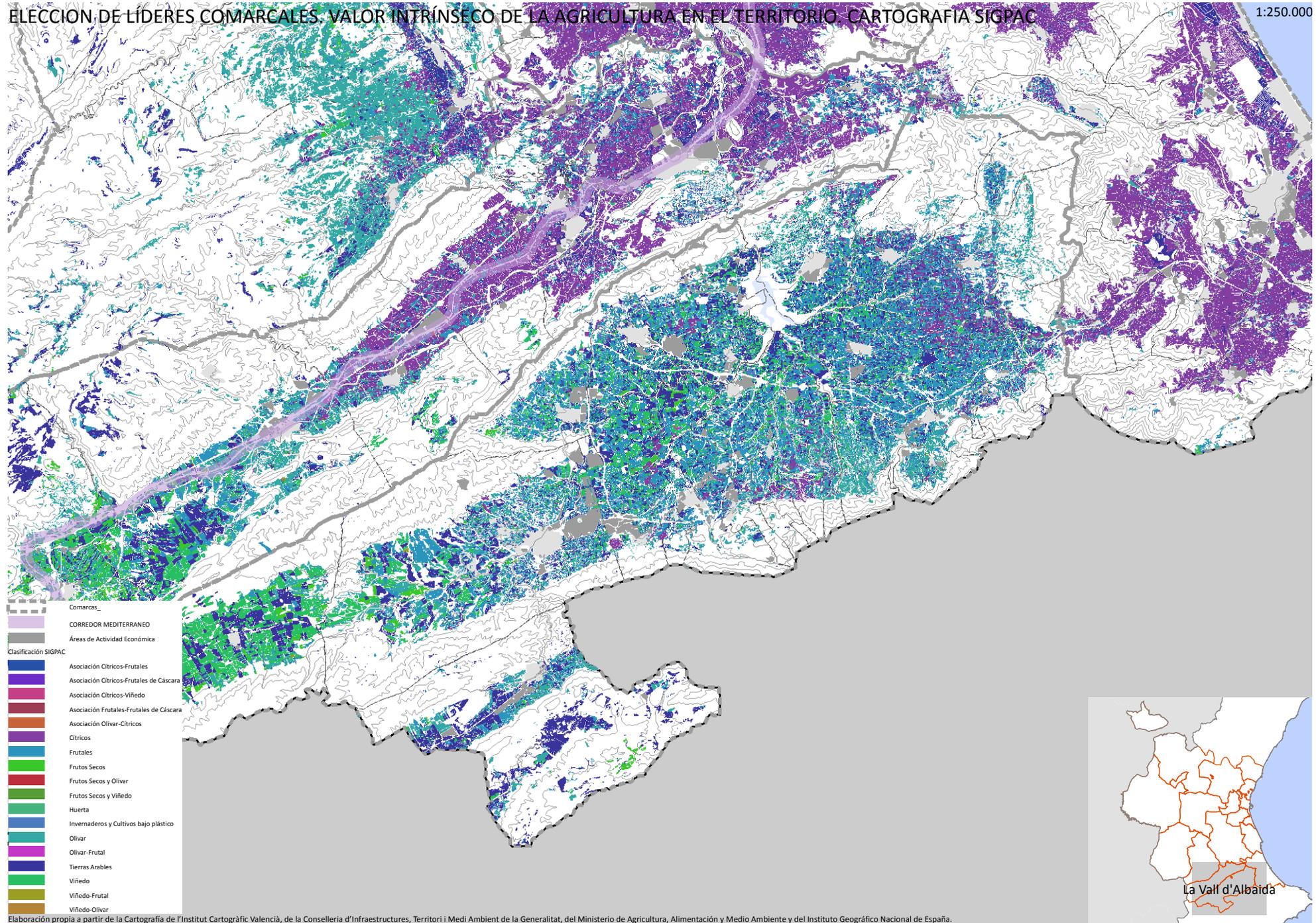


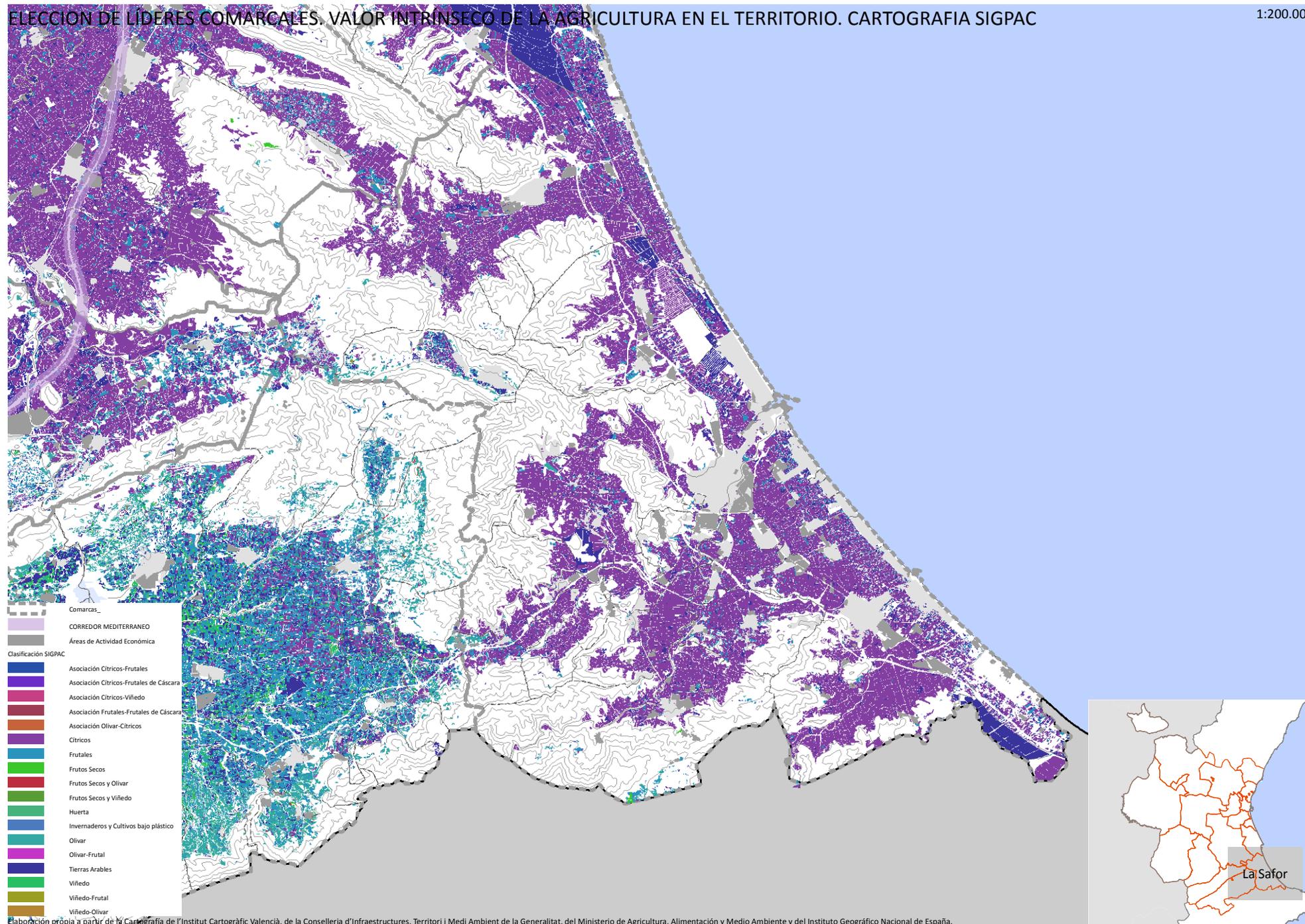
Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat i del Institut Geogràfic Nacional de España.

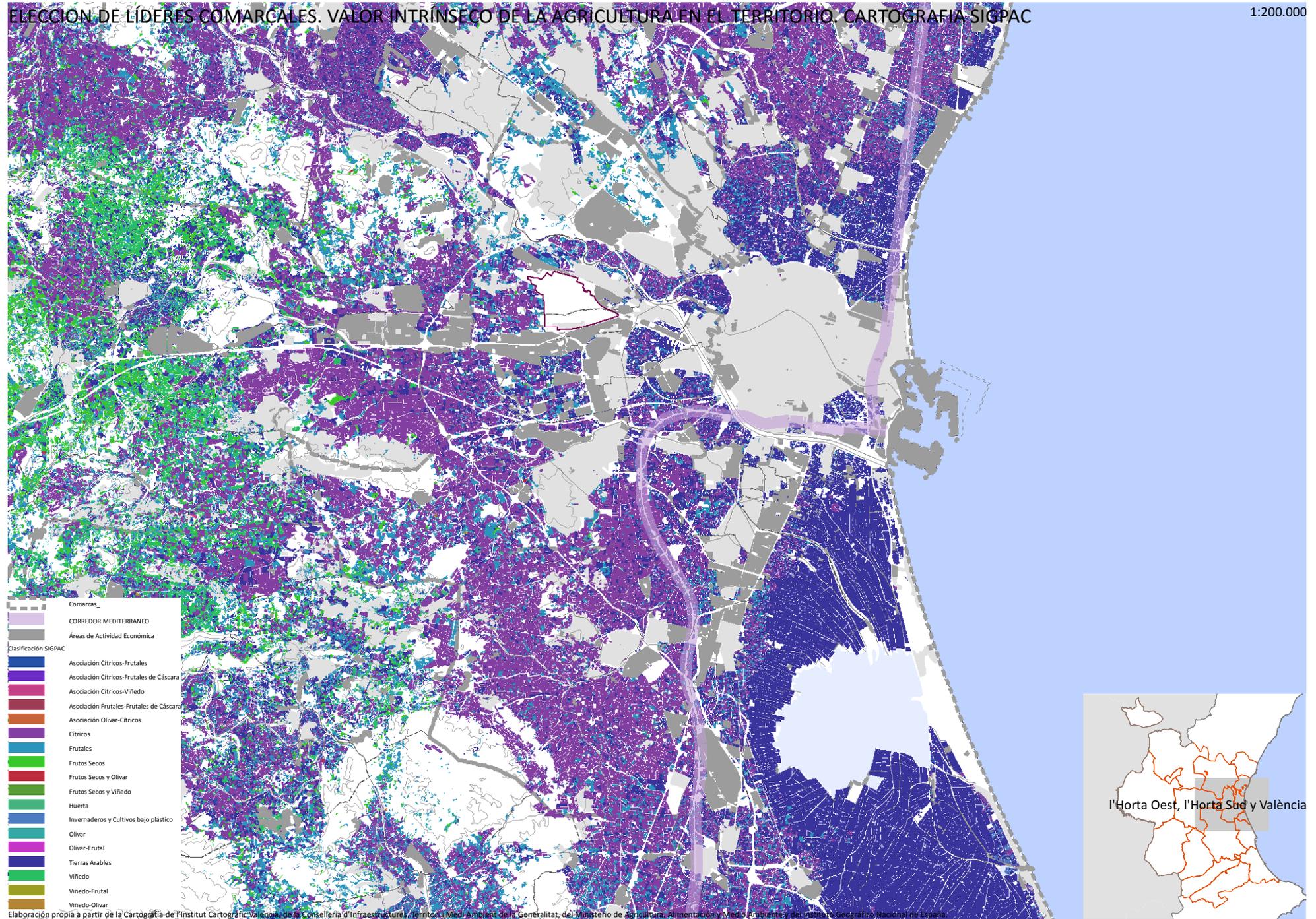


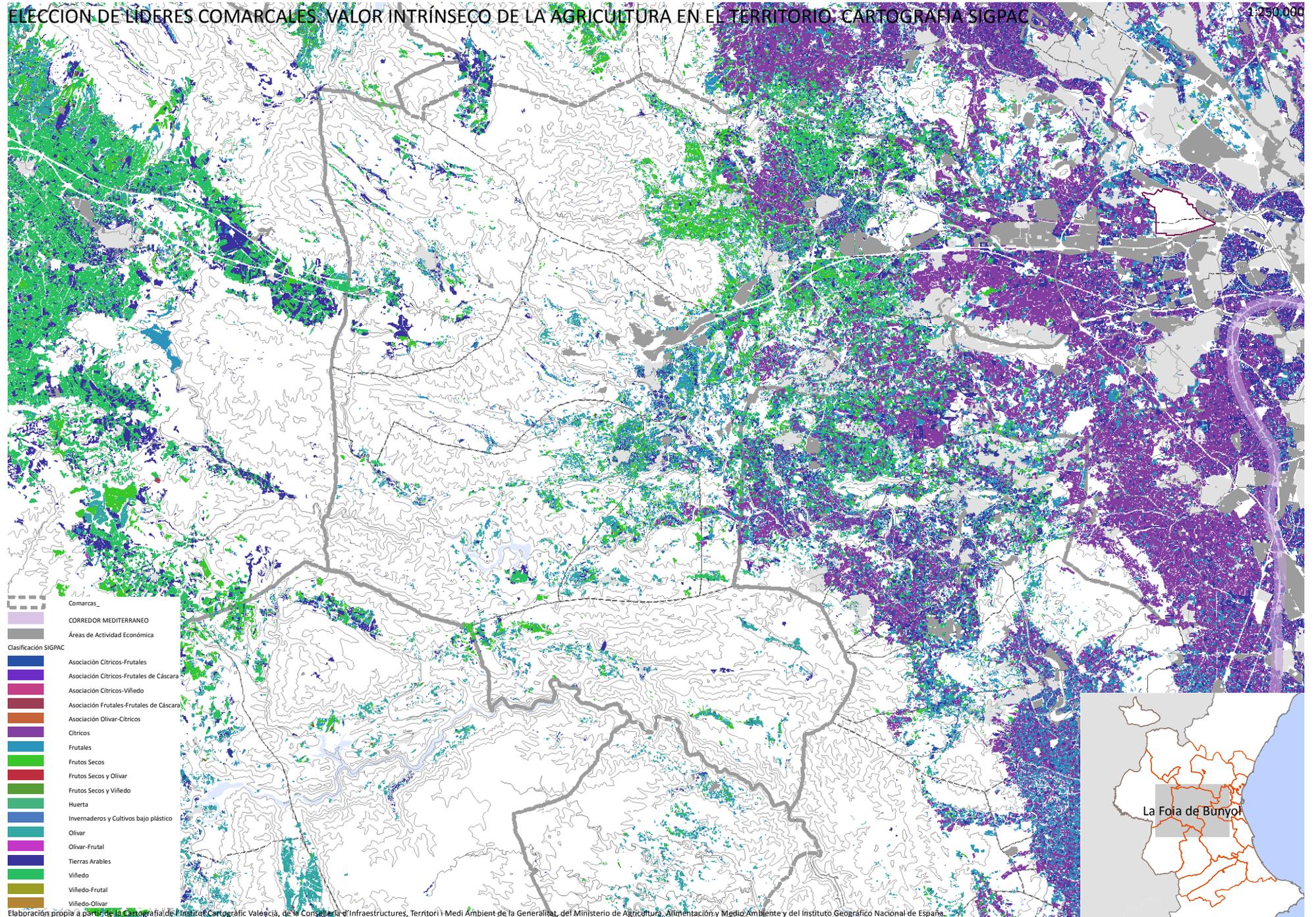
ELECCION DE LÍDERES COMARCALES. VALOR INTRINSECO DE LA AGRICULTURA EN EL TERRITORIO. CARTOGRAFIA SIGPAC

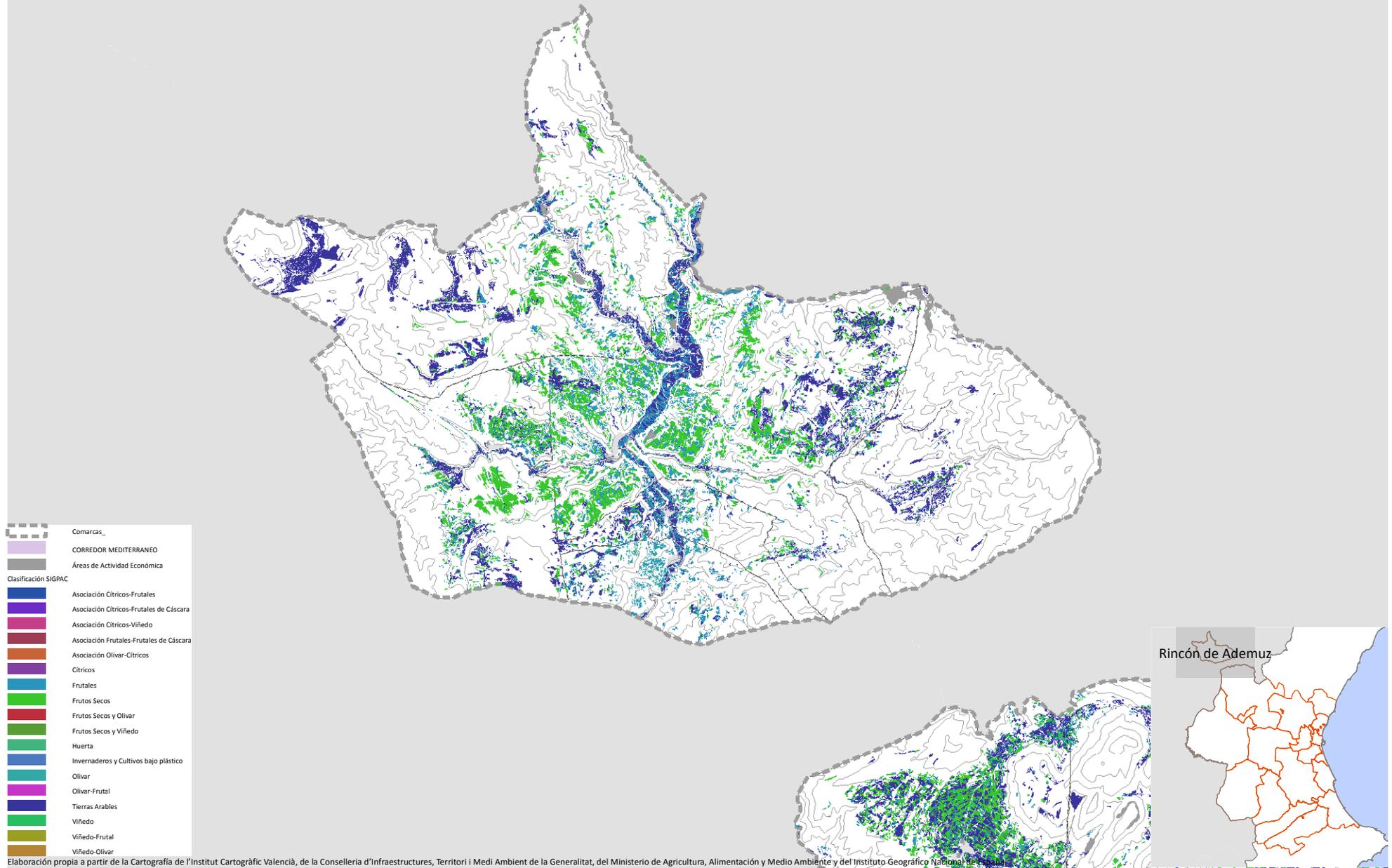
1:250.000

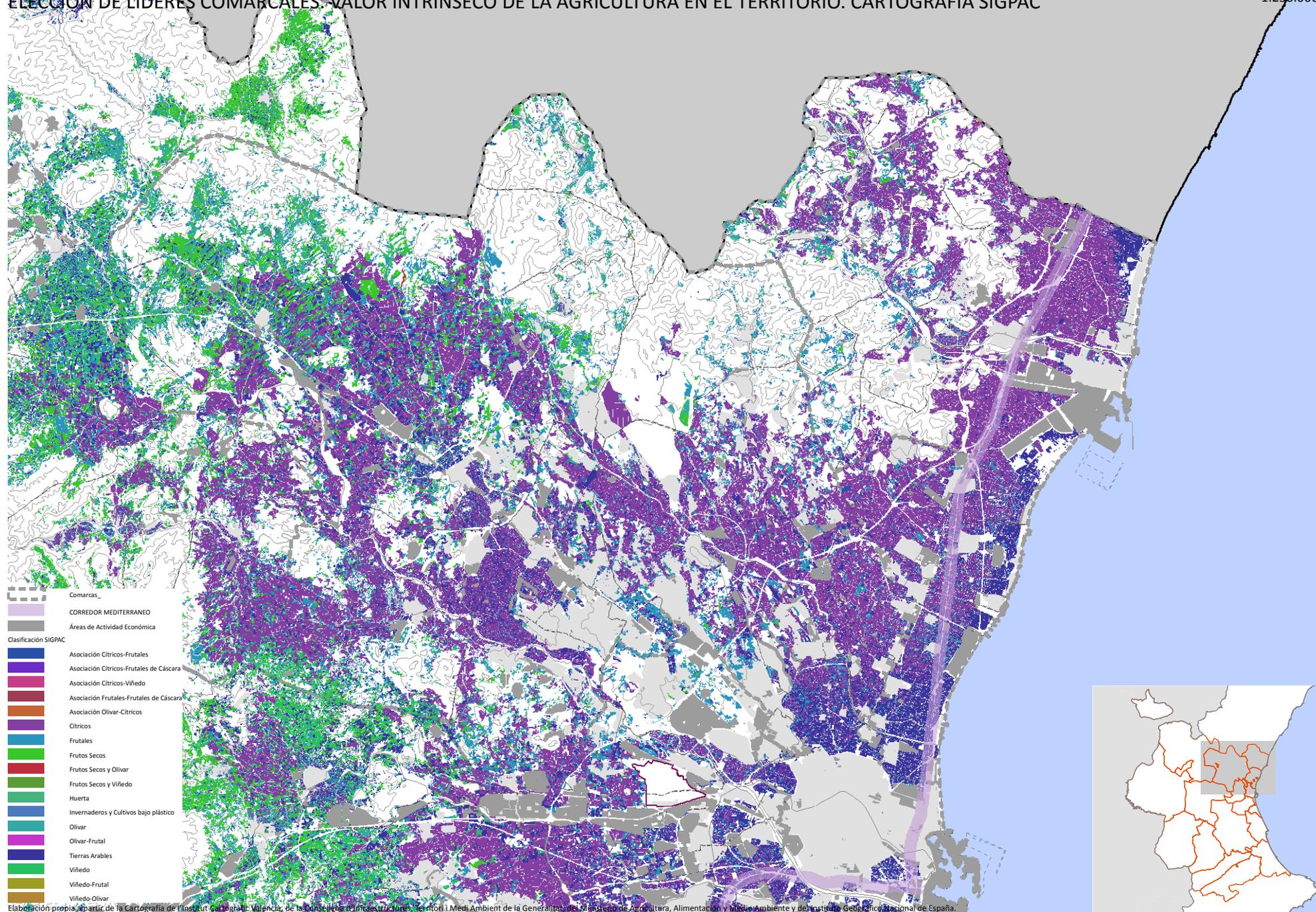








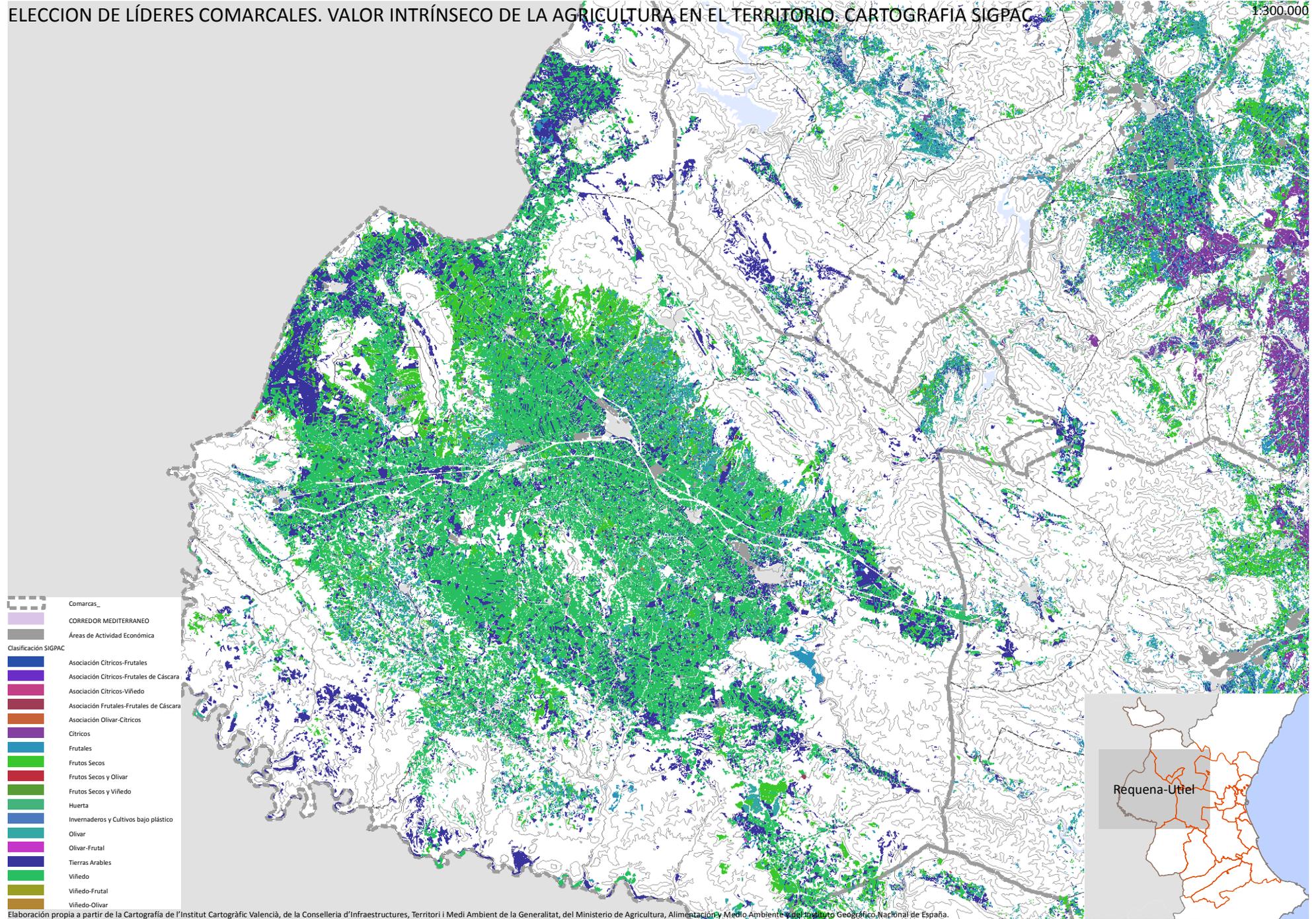




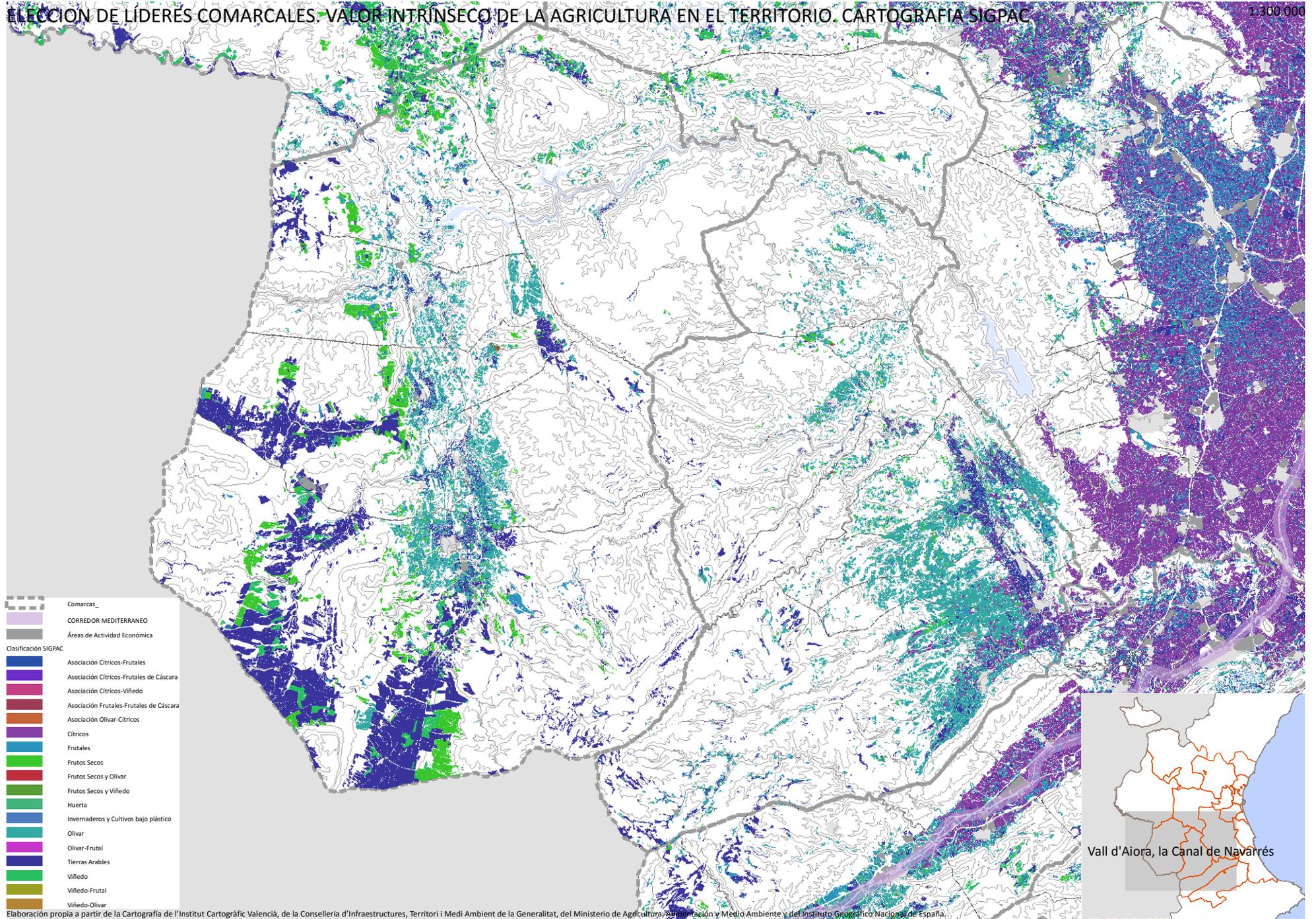


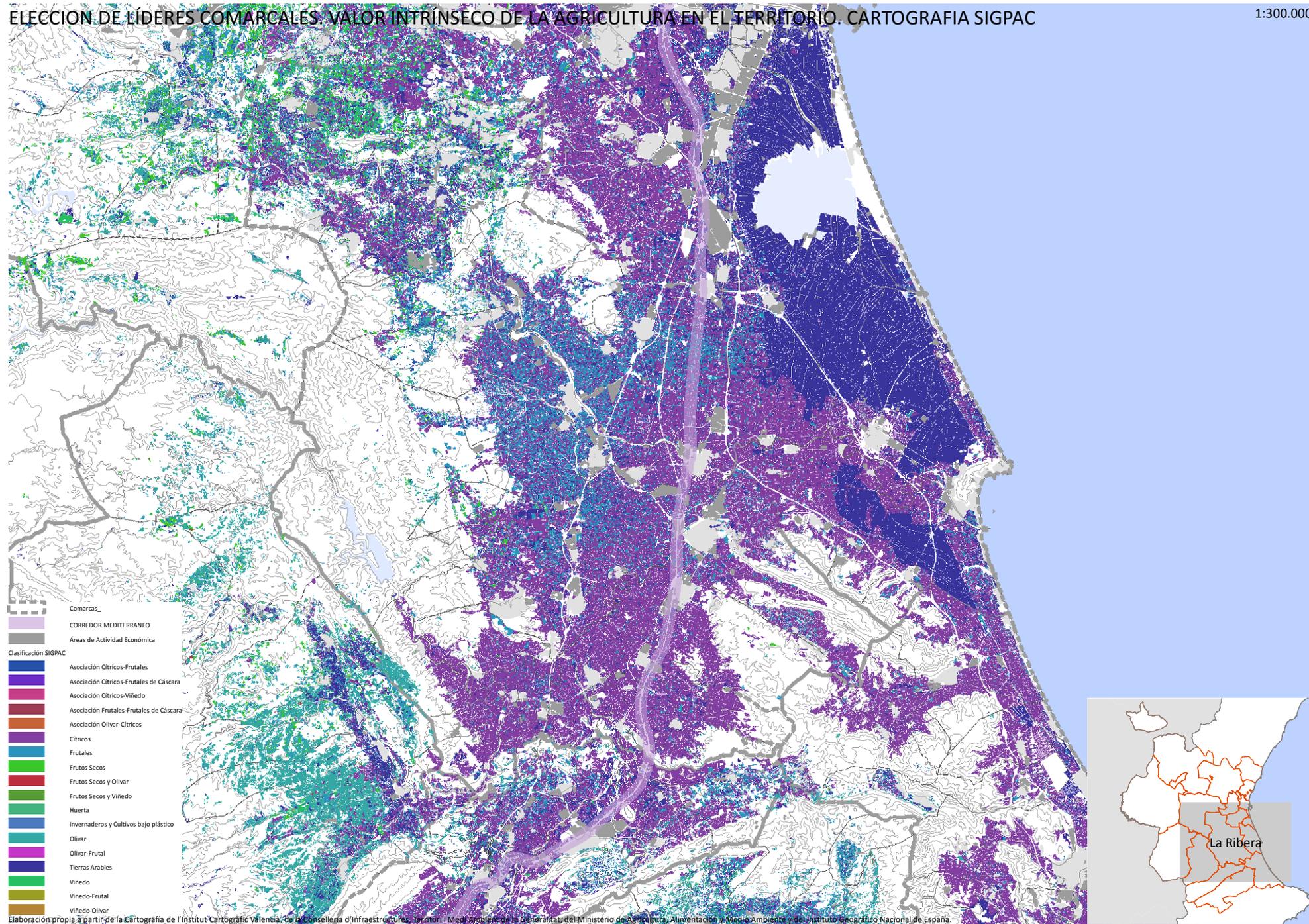
Elaboración cartográfica a partir de la Cartografía del Instituto Cartográfico Valenciano, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y del Instituto Geográfico Nacional de España.





Elaboración propia a partir de la Cartografía de l'Institut Cartogràfic Valencià, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient de la Generalitat, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y del Instituto Geográfico Nacional de España.





III. LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS (CAPÍTULO 4)

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46072	Industrial	150	213.380,15	1	213.380,15	21,34	Contenido en el exp. 19910182
46072	Industrial	148	14.093,42	2	673.578,89	67,36	
46072	Industrial	149	47.789,75	2	673.578,89	67,36	
46072	Industrial	575	611.695,72	2	673.578,89	67,36	Contenido en el exp. 19910182
46072	Terciario	147	431,80	3	431,80	0,04	Contenido en el exp. 19910182
46072	Terciario	102	71,20	4	71,20	0,01	Contenido en el exp. 19910182
46072	Terciario	152	2.827,58	5	2.827,58	0,28	Contenido en el exp. 19910182
46072	Terciario	153	5.057,18	6	5.057,18	0,51	
46124	Industrial	602	47.818,08	7	47.818,08	4,78	NSSS
46128	Industrial	1.569	210.531,38	8	211.875,45	21,19	NSSS
46128	Terciario	1.604	1.344,07	8	211.875,45	21,19	MODIFICACION N 2 NSSS
46128	Industrial	1.504	2.793,76	9	69.605,09	6,96	NSSS
46128	Industrial	1.565	8.846,94	9	69.605,09	6,96	NSSS
46128	Industrial	1.567	8.872,61	9	69.605,09	6,96	NSSS
46128	Industrial	1.568	16.896,07	9	69.605,09	6,96	NSSS
46128	Industrial	1.566	32.195,71	9	69.605,09	6,96	NSSS
46184	Terciario	801	142.751,76	10	142.751,76	14,28	PGOU
46184	Industrial	800	45.567,69	11	45.567,69	4,56	PGOU
46184	Terciario	702	6.845,69	12	6.845,69	0,68	PGOU
46184	Industrial	802	15.724,29	13	15.724,29	1,57	PGOU
46006	Industrial	163	16.474,17	14	16.474,17	1,65	
46170	Terciario	1.183	20.673,70	15	20.673,70	2,07	PGOU
46184	Terciario	756	1.862,69	16	13.922,38	1,39	PGOU
46184	Terciario	757	12.059,68	16	13.922,38	1,39	PGOU
46006	Industrial	201	61.524,73	17	61.524,73	6,15	
46003	Terciario	1.535	620,40	18	620,40	0,06	NSSS
46006	Industrial	245	41.014,32	19	41.014,32	4,10	
46184	Industrial	805	20.662,14	20	237.517,29	23,75	PGOU
46184	Industrial	650	100.190,08	20	237.517,29	23,75	PGOU
46184	Industrial	783	116.665,07	20	237.517,29	23,75	PGOU
46006	Industrial	728	36.490,49	21	370.971,33	37,10	
46006	Industrial	188	115.847,37	21	370.971,33	37,10	
46006	Industrial	181	129.702,16	21	370.971,33	37,10	
46068	Industrial	725	88.931,31	21	370.971,33	37,10	
46006	Terciario	55	5.468,20	22	5.468,20	0,55	
46003	Industrial	1.547	45.083,35	23	371.484,08	37,15	MOD. N 1 PP INDUSTRIAL ZONA A
46003	Industrial	1.545	120.161,32	23	371.484,08	37,15	HOMO Y PP SECTOR IN-1A
46003	Industrial	1.546	139.735,04	23	371.484,08	37,15	MOD. N 1 PP INDUSTRIAL ZONA A
46003	Terciario	1.534	1.281,46	23	371.484,08	37,15	MOD. N 1 PP INDUSTRIAL ZONA A
46006	Industrial	164	65.222,91	23	371.484,08	37,15	
46004	Industrial	844	47.865,43	24	3.642.158,87	364,22	HOMOLOGACIÓN Y PP IP-1.
46004	Industrial	891	48.791,01	24	3.642.158,87	364,22	AREA DE SU I.M.1
46004	Industrial	900	76.673,05	24	3.642.158,87	364,22	MOD. PUNTUAL PP IP6 (Modifica al exp. 19980852)
46004	Industrial	899	85.753,72	24	3.642.158,87	364,22	HOMO Y PP SECTOR IND. IP-8 "EL BENEFIT"
46004	Industrial	903	92.328,89	24	3.642.158,87	364,22	MOD. PP POL. IND. E1 "BARRANC DEL MARQU g5"
46004	Industrial	902	111.511,91	24	3.642.158,87	364,22	NSSS
46004	Industrial	890	179.747,21	24	3.642.158,87	364,22	HOMO Y PP PEPELULO.
46004	Industrial	901	182.842,58	24	3.642.158,87	364,22	NSSS
46004	Industrial	904	348.317,50	24	3.642.158,87	364,22	NSSS
46004	Terciario	845	1.449,71	24	3.642.158,87	364,22	MOD. PUNTUAL PP IP6 (Modifica al exp. 19980852)
46004	Terciario	888	6.621,40	24	3.642.158,87	364,22	NSSS
46004	Terciario	887	12.347,46	24	3.642.158,87	364,22	NSSS
46004	Terciario	889	19.269,85	24	3.642.158,87	364,22	NSSS
46184	Industrial	811	19.810,60	24	3.642.158,87	364,22	PGOU
46184	Industrial	812	47.540,25	24	3.642.158,87	364,22	PGOU (PAI Ciudad del Transporte)
46184	Industrial	651	156.023,00	24	3.642.158,87	364,22	PGOU
46184	Industrial	803	991.956,16	24	3.642.158,87	364,22	PGOU
46184	Industrial	799	1.133.697,53	24	3.642.158,87	364,22	PGOU
46184	Terciario	652	79.611,60	24	3.642.158,87	364,22	PGOU
46006	Industrial	731	125.734,72	25	311.684,69	31,17	
46006	Industrial	730	185.949,97	25	311.684,69	31,17	
46221	Industrial	759	71.698,40	26	71.698,40	7,17	
46189	Industrial	221	34.854,60	27	221.249,48	22,12	
46189	Industrial	711	36.807,34	27	221.249,48	22,12	
46189	Industrial	710	64.053,23	27	221.249,48	22,12	
46189	Industrial	222	85.534,31	27	221.249,48	22,12	
46170	Industrial	1.197	26.622,43	28	59.293,13	5,93	PGOU
46170	Industrial	1.069	32.670,69	28	59.293,13	5,93	PGOU
46004	Industrial	863	465.910,62	29	798.825,57	79,88	HOMO Y PP IP-9
46184	Industrial	784	332.914,94	29	798.825,57	79,88	PGOU
46075	Industrial	1.075	25.189,31	30	96.950,47	9,70	PLAN GENERAL
46075	Industrial	1.074	71.761,17	30	96.950,47	9,70	PLAN GENERAL
46170	Industrial	981	35.407,28	31	35.407,28	3,54	PGOU
46047	Industrial	1.024	92.385,15	32	92.385,15	9,24	PLAN GENERAL
46090	Industrial	213	5.500,89	33	243.221,74	24,32	
46090	Industrial	255	48.246,98	33	243.221,74	24,32	
46090	Industrial	647	76.758,67	33	243.221,74	24,32	
46090	Industrial	582	112.715,19	33	243.221,74	24,32	

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46170	Industrial	1.201	34.321,99	34	521.701,95	52,17	PGOU
46170	Industrial	1.200	40.260,99	34	521.701,95	52,17	MOD. PG SECTOR 7 CORRAL DE PEPIOL (Sector 7a)
46170	Industrial	1.186	40.322,62	34	521.701,95	52,17	PGOU
46170	Industrial	1.199	45.131,19	34	521.701,95	52,17	MOD. PG SECTOR 7 CORRAL DE PEPIOL (Sector 7b)
46170	Industrial	982	78.894,29	34	521.701,95	52,17	PGOU
46170	Industrial	1.198	125.366,33	34	521.701,95	52,17	MOD. PG SECTOR 7 CORRAL DE PEPIOL (Sector 7a)
46170	Industrial	980	136.147,52	34	521.701,95	52,17	PGOU
46170	Industrial	1.184	2.009,49	34	521.701,95	52,17	PGOU
46170	Terciario	1.185	2.711,60	34	521.701,95	52,17	PGOU
46170	Terciario	1.071	5.751,14	34	521.701,95	52,17	PGOU
46170	Terciario	1.070	10.784,79	34	521.701,95	52,17	PGOU
46090	Industrial	133	13.007,36	35	62.382,25	6,24	
46090	Industrial	392	17.465,24	35	62.382,25	6,24	
46090	Industrial	732	31.909,65	35	62.382,25	6,24	
46090	Industrial	391	3.873,35	36	3.873,35	0,39	
46042	Industrial	584	14.439,07	37	14.439,07	1,44	NSSS (Revisión)
46170	Industrial	1.180	153.155,95	38	153.155,95	15,32	PGOU
46219	Industrial	555	7.130,43	39	7.130,43	0,71	
46181	Terciario	1.214	13.732,64	40	13.732,64	1,37	PG
46047	Industrial	1.025	310.172,03	41	310.172,03	31,02	PLAN GENERAL
46042	Industrial	597	18.984,96	42	955.299,28	95,53	PP INDUSTRIAL "IBERMANTA"
46042	Industrial	678	48.452,68	42	955.299,28	95,53	NSSS (Revisión)
46042	Industrial	583	61.906,29	42	955.299,28	95,53	NSSS (Revisión)
46042	Industrial	567	103.926,63	42	955.299,28	95,53	NSSS (Revisión)
46042	Industrial	566	105.003,06	42	955.299,28	95,53	NSSS (Revisión)
46042	Industrial	598	193.845,32	42	955.299,28	95,53	NSSS (Revisión)
46042	Industrial	599	197.978,00	42	955.299,28	95,53	HOMO Y PP SERRANS V
46183	Industrial	615	225.202,34	42	955.299,28	95,53	HOMO Y PP IND. "ELS TELLAURETS"
46181	Industrial	1.213	22.677,65	43	22.677,65	2,27	PG
46170	Industrial	1.181	138.702,02	44	512.689,65	51,27	PGOU
46170	Industrial	1.068	140.668,70	44	512.689,65	51,27	PGOU
46170	Industrial	1.182	233.318,93	44	512.689,65	51,27	PGOU
46173	Industrial	551	7.028,22	45	395.022,16	39,50	
46173	Industrial	554	57.599,46	45	395.022,16	39,50	
46173	Industrial	722	157.220,26	45	395.022,16	39,50	
46173	Industrial	562	165.953,41	45	395.022,16	39,50	
46173	Terciario	552	3.402,08	45	395.022,16	39,50	
46173	Terciario	553	3.818,73	45	395.022,16	39,50	
46255	Industrial	556	5.200,08	46	83.549,47	8,35	NSSS
46255	Industrial	458	78.349,39	46	83.549,47	8,35	NSSS
46181	Terciario	1.217	359,58	47	359,58	0,04	HOMO PAU SECTOR POBLE MAR 1
46175	Industrial	972	54.815,93	48	63.411,57	6,34	PG
46175	Terciario	973	8.595,63	48	63.411,57	6,34	PG
46255	Industrial	492	11.777,07	49	316.398,67	31,64	NSSS
46255	Industrial	491	83.753,40	49	316.398,67	31,64	NSSS
46255	Industrial	712	209.770,91	49	316.398,67	31,64	NSSS
46255	Terciario	457	11.097,29	49	316.398,67	31,64	NSSS
46200	Industrial	672	329.214,72	50	329.214,72	32,92	Homo y PP Sector "El Tossal"
46251	Industrial	723	18.822,62	51	299.814,88	29,98	DOC. JUSTIFICACIÓN INTEGRACIÓN DEL SNU (I.P.)
46251	Industrial	718	31.674,64	51	299.814,88	29,98	NSSS
46251	Industrial	719	32.169,96	51	299.814,88	29,98	NSSS
46251	Industrial	724	69.935,47	51	299.814,88	29,98	NSSS
46251	Industrial	717	147.212,18	51	299.814,88	29,98	PP S-8 IND 16_66 HAS. /A-3
46240	Industrial	340	8.862,10	52	13.142,80	1,31	Holografía Global NSSS
46240	Terciario	337	4.280,70	52	13.142,80	1,31	Holografía Global NSSS
46027	Industrial	496	5.104,53	53	250.095,70	25,01	
46027	Industrial	497	36.999,92	53	250.095,70	25,01	
46027	Industrial	495	49.225,49	53	250.095,70	25,01	
46027	Industrial	509	68.991,26	53	250.095,70	25,01	
46027	Industrial	494	90.374,50	53	250.095,70	25,01	
46251	Industrial	634	54.362,58	54	166.602,40	16,66	MOD. N 3
46251	Industrial	788	109.678,00	54	166.602,40	16,66	NSSS
46251	Terciario	635	548,93	54	166.602,40	16,66	MOD. N 3
46251	Terciario	636	2.012,90	54	166.602,40	16,66	PP IND SECTOR C115'56 HA /A-4

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO

CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46183	Industrial	657	16.083,74	65	858.642,26	85,86	MOD. N II 1 PP "AMPLIACIÓN POL. INDUST. "EL CARRASCOT"
46183	Industrial	633	237.199,06	65	858.642,26	85,86	MOD. AMPLIACIÓN EL CARRASCOT
46183	Industrial	604	245.880,38	65	858.642,26	85,86	PLAN GENERAL
46183	Industrial	603	359.479,09	65	858.642,26	85,86	PLAN GENERAL
46002	Industrial	123	58.274,39	66	58.274,39	5,83	Contenido en las NNSs (exp. 19910025)
46240	Industrial	336	66.599,54	67	66.599,54	6,66	Homologación Global NNSs
46181	Terciario	1.229	3.156,15	68	3.156,15	0,32	PP "BELLA-VISTA" /A-3
46181	Terciario	1.232	57.901,99	69	57.901,99	5,79	PG
46183	Terciario	607	35.987,20	70	35.987,20	3,60	PLAN GENERAL
46181	Terciario	1.202	1.653,50	71	1.653,50	0,17	PP "BELLA-VISTA" /A-3
46057	Industrial	284	8.725,09	72	8.725,09	0,87	
46198	Industrial	445	22.201,16	73	22.201,16	2,22	
46181	Terciario	1.216	25.012,23	74	25.012,23	2,50	PG
46251	Industrial	787	1.019.749,90	75	1.035.353,36	103,54	HOMO PE "PARKING LOGISTICO LA MAR DE DINIS"
46251	Terciario	701	7.643,62	75	1.035.353,36	103,54	HOMO PE "PARKING LOGISTICO LA MAR DE DINIS"
46251	Terciario	720	7.959,84	75	1.035.353,36	103,54	HOMO PE "PARKING LOGISTICO LA MAR DE DINIS"
46198	Industrial	446	19.903,28	76	42.776,48	4,28	
46198	Terciario	447	22.873,21	76	42.776,48	4,28	
46181	Terciario	1.226	19.151,95	77	605.158,42	60,52	PG
46181	Terciario	1.239	144.674,65	77	605.158,42	60,52	S-16 ALMACENES 15 HAS /A-11
46181	Terciario	1.236	151.304,08	77	605.158,42	60,52	S-3 ALMACENES 17,6 HA /A-12
46181	Terciario	1.225	290.027,74	77	605.158,42	60,52	PG
46181	Terciario	1.222	636,81	78	636,81	0,06	PP S-5 "AGUA BLANCA" /A-5
46181	Terciario	1.235	2.088,00	79	2.088,00	0,21	HOMOLOGACION Y PP SECTOR 15
46127	Terciario	506	41.408,97	80	41.408,97	4,14	
46181	Terciario	1.220	253,45	81	253,45	0,03	PAU AGUA BLANCA III /A-18
46181	Terciario	1.234	362,47	82	362,47	0,04	PAU DE "AGUA BLANCA" /A-4
46181	Terciario	1.242	1.910,72	83	1.910,72	0,19	PLAN PARCIAL DEL SECTOR "CAMI DEL MAR 2"
46061	Industrial	237	55.304,52	84	55.304,52	5,53	
46138	Industrial	287	3.012,21	85	297.970,89	29,80	
46138	Industrial	716	117.625,10	85	297.970,89	29,80	
46138	Industrial	436	177.333,58	85	297.970,89	29,80	
46181	Terciario	1.241	6.489,64	86	6.489,64	0,65	PLAN PARCIAL DEL SECTOR "CAMI DEL MAR 2"
46023	Industrial	254	5.789,31	87	5.789,31	0,58	
46181	Terciario	1.230	28.961,71	88	28.961,71	2,90	PG
46174	Industrial	794	18.537,34	89	18.537,34	1,85	NNSs
46181	Terciario	1.231	11.648,04	90	11.648,04	1,16	PG
46055	Industrial	1.053	3.762,19	91	113.850,13	11,39	HOM. Y PP S3 (Expediente perteneciente a Palma de Gandia)
46187	Industrial	969	3.137,85	91	113.850,13	11,39	PG
46187	Industrial	970	41.242,61	91	113.850,13	11,39	HOMO. Y PP SECTOR 3
46187	Industrial	968	65.707,48	91	113.850,13	11,39	PP SECTOR 2 INDUSTRIAL-ALMACENES
46181	Terciario	1.223	9.033,46	92	9.033,46	0,90	PG
46208	Industrial	632	15.237,28	93	15.237,28	1,52	
46023	Industrial	253	175.991,38	94	290.553,62	29,06	
46218	Industrial	601	114.562,25	94	290.553,62	29,06	NNSs
46037	Terciario	156	547,25	95	2.725,98	0,27	
46037	Terciario	173	2.178,73	95	2.725,98	0,27	
46150	Industrial	434	9.372,21	96	86.994,22	8,70	
46150	Industrial	432	33.169,98	96	86.994,22	8,70	
46150	Industrial	433	44.452,03	96	86.994,22	8,70	
46174	Industrial	134	65.644,04	97	65.644,04	6,56	HOMO Y PP SECTOR INDUSTRIAL
46150	Industrial	134	1.626,60	98	1.626,60	0,16	
46055	Industrial	1.051	11.724,55	99	91.592,89	9,16	HOMO Y PP POL. IND. PARDINES
46055	Industrial	1.052	31.043,72	99	91.592,89	9,16	MODIF. PUNTUAL. (Afecta a SNU) /A-2
46055	Industrial	1.050	48.824,62	99	91.592,89	9,16	HOMO Y PP POL. IND. PARDINES
46062	Industrial	394	28.415,61	100	551.944,27	55,19	
46062	Industrial	393	61.857,19	100	551.944,27	55,19	
46062	Industrial	374	140.105,73	100	551.944,27	55,19	
46062	Industrial	373	213.201,87	100	551.944,27	55,19	
46062	Terciario	375	23.578,85	100	551.944,27	55,19	
46062	Terciario	376	33.144,91	100	551.944,27	55,19	
46062	Terciario	395	51.640,11	100	551.944,27	55,19	
46104	Terciario	585	1.720,72	101	1.720,72	0,17	
46049	Industrial	106	36.915,46	102	84.199,09	8,42	
46049	Industrial	167	47.283,63	102	84.199,09	8,42	
46037	Industrial	51	37.904,63	103	457.062,36	45,71	
46037	Industrial	165	45.374,45	103	457.062,36	45,71	
46037	Industrial	52	69.929,92	103	457.062,36	45,71	
46037	Industrial	132	104.310,28	103	457.062,36	45,71	
46037	Terciario	95	4.735,15	103	457.062,36	45,71	
46037	Terciario	50	8.988,83	103	457.062,36	45,71	
46037	Terciario	581	119.225,49	103	457.062,36	45,71	
46188	Industrial	951	21.795,23	103	457.062,36	45,71	NNSs (No Urbanex)
46188	Industrial	952	44.439,00	103	457.062,36	45,71	NNSs (No Urbanex)
46188	Terciario	966	359,40	103	457.062,36	45,71	PP IND. OESTE 4,5 HA /A-2
46034	Industrial	875	46.665,58	104	46.665,58	4,67	
46104	Industrial	568	2.157,49	105	114.377,73	11,44	
46104	Industrial	537	112.220,24	105	114.377,73	11,44	

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO

CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46081	Industrial	1.099	3.148,97	106	151.912,74	15,19	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.096	7.386,44	106	151.912,74	15,19	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.100	8.441,60	106	151.912,74	15,19	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.101	28.760,46	106	151.912,74	15,19	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.095	33.943,80	106	151.912,74	15,19	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.094	70.231,47	106	151.912,74	15,19	PLAN GENERAL
46168	Industrial	758	169.527,84	107	261.603,79	26,16	
46195	Industrial	409	41.760,55	107	261.603,79	26,16	
46195	Industrial	676	43.021,27	107	261.603,79	26,16	
46195	Terciario	407	1.551,34	107	261.603,79	26,16	
46195	Terciario	408	5.742,79	107	261.603,79	26,16	
46081	Industrial	1.000	49.547,76	108	49.547,76	4,95	PLAN GENERAL
46168	Terciario	285	19.924,66	109	19.924,66	1,99	
46044	Terciario	115	1.894,17	110	1.894,17	0,19	
46034	Industrial	873	26.976,90	111	804.413,64	80,44	
46034	Industrial	874	143.974,71	111	804.413,64	80,44	
46066	Industrial	1.537	5.828,34	111	804.413,64	80,44	NNSs
46131	Industrial	1.600	34.548,97	111	804.413,64	80,44	Homologación modificativa del PG
46211	Industrial	1.286	60.264,70	111	804.413,64	80,44	PLAN PARCIAL SECTOR "VERBESAS"
46211	Industrial	1.285	83.255,01	111	804.413,64	80,44	PLAN PARCIAL SECTOR NOVOPERFIL
46211	Industrial	1.284	449.565,01	111	804.413,64	80,44	NNSs
46020	Industrial	755	244.432,86	112	244.432,86	24,44	NNSs
46140	Industrial	462	64.288,39	113	64.288,39	6,43	
46066	Industrial	1.553	6.850,72	114	6.850,72	0,69	NNSs
46118	Industrial	130	10.980,58	115	52.589,19	5,26	
46118	Industrial	226	41.608,61	115	52.589,19	5,26	
46020	Industrial	358	31.798,09	116	153.395,08	15,34	NNSs
46020	Terciario	207	77.676,26	116	153.395,08	15,34	NNSs
46081	Industrial	1.103	2.357,44	116	153.395,08	15,34	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.097	3.808,13	116	153.395,08	15,34	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.102	16.543,90	116	153.395,08	15,34	PLAN GENERAL
46081	Industrial	1.098	21.211,27	116	153.395,08	15,34	PLAN GENERAL
46113	Terciario	1.571	1.389,55	117	1.389,55	0,14	MOD. PP RESIDENCIAL SUR: SEMISÉTANOS
46048	Industrial	1.037	17.848,22	118	1.172.484,89	117,25	PLAN GENERAL
46048	Industrial	1.026	35.995,60	118	1.172.484,89	117,25	PLAN GENERAL
46048	Industrial	1.027	77.184,03	118	1.172.484,89	117,25	PLAN GENERAL
46131	Industrial	1.596	15.526,19	118	1.172.484,89	117,25	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.597	32.978,45	118	1.172.484,89	117,25	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.583	36.574,84	118	1.172.484,89	117,25	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.561	54.469,95	118	1.172.484,89	117,25	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.542	54.759,19	118	1.172.484,89	117,25	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.585	91.386,61	118	1.172.484,89	117,25	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.563	216.232,18	118	1.172.484,89	117,25	Modificación PP Nieto-Ciutat del Transport
46131	Terciario	1.588	14.806,39	118	1.172.484,89	117,25	Modificación PP Nieto-Ciutat del Transport
46131	Terciario	1.599	14.897,19	118	1.172.484,89	117,25	Modificación PP Nieto-Ciutat del Transport
46131	Terciario	1.598	14.945,80	118	1.172.484,89	117,25	Modificación PP Nieto-Ciutat del Transport
46131	Terciario	1.584	14.994,76	118	1.172.484,89	117,25	Modificación PP Nieto-Ciutat del Transport
46131	Terciario	1.562	96.123,05	118	1.172.484,89	117,25	Homologación modificativa del PG
46131	Terciario	1.603	383.762,44	118	1.172.484,89	117,25	Modificación 33 PG (hospital comarcal)
46145	Industrial	737	5.643,24	119	6.741,96	0,67	PG
46180	Industrial	451	1.098,72	119	6.741,96	0,67	NNSs
46113	Industrial	1.577	7.616,53	120	299.652,86	29,97	HOMO. Y PRI SECTOR III S.U. INDUSTRIAL
46113	Industrial	1.576	9.687,87	120	299.652,86	29,97	REVISIÓN NSR/A-2-3
46113	Industrial	1.578	25.524,50	120	299.652,86	29,97	HOMO. Y PRI SECTOR II S.U. INDUSTRIAL
46113	Industrial	1.579	39.273,22	120	299.652,86	29,97	HOMOLOGACION SECTORES A Y B INDUSTRIAL (IP)
46113	Industrial	1.581	41.821,29	120	299.652,86	29,97	REVISIÓN NSR/A-2-3
46113	Industrial	1.580	63.254,74	120	299.652,86	29,97	REVISIÓN NSR/A-2-3
46113	Terciario	1.574	15.156,73	120	299.652,86	29,97	REVISIÓN NSR/A-2-3 instalación de campamento turístico existente
46113	Terciario	1.582	75.522,99	120	299.652,86	29,97	MODIF. N II 4 (NNSs)
46131	Industrial	1.595	21.792,20	120	299.652,86	29,97	Homologación modificativa del PG
46096	Industrial	258	3.941,70	121	25.510,09	2,55	Según Certid pertenece a Canals y viceversa.
46096	Industrial	761	21.568,39	121	25.5		

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO

CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46131	Industrial	1.594	9.724,01	129	50.492,64	5,05	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.587	40.768,62	129	50.492,64	5,05	Homologación modificativa del PG
46137	Industrial	359	4.509,25	130	10.492,36	1,05	PG
46217	Industrial	713	5.983,11	130	10.492,36	1,05	PG. Según el plan de Rotgàl i Corberà, es del TM de La Granja
46154	Industrial	751	227.383,96	131	227.383,96	22,74	PG
46131	Industrial	1.586	3.399,47	132	410.980,63	41,10	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.601	17.845,47	132	410.980,63	41,10	Homologación modificativa del PG
46131	Industrial	1.564	389.735,69	132	410.980,63	41,10	Homologación modificativa del PG
46145	Industrial	686	63.147,52	133	2.057.578,77	205,76	PG
46145	Industrial	680	134.721,93	133	2.057.578,77	205,76	PG
46145	Industrial	781	252.857,68	133	2.057.578,77	205,76	PG
46145	Industrial	687	271.841,20	133	2.057.578,77	205,76	PG
46145	Industrial	688	407.641,32	133	2.057.578,77	205,76	PG
46145	Industrial	679	411.145,35	133	2.057.578,77	205,76	PG
46145	Industrial	689	516.223,78	133	2.057.578,77	205,76	PG
46217	Industrial	697	3.686,11	134	3.686,11	0,37	PG
46131	DOTACIONAL EDUCATIVO	2	34.391,89	135	343.140,84	34,31	Homologación modificativa del PG
46131	DOTACIONAL EDUCATIVO	1	49.655,31	135	343.140,84	34,31	Homologación modificativa del PG
46131	DOTACIONAL PUERTO	42	259.093,63	135	343.140,84	34,31	
46145	Industrial	681	71.387,27	136	444.887,80	44,49	PG
46145	Industrial	682	274.271,14	136	444.887,80	44,49	PG
46145	Terciario	780	99.229,40	136	444.887,80	44,49	Sector T-2
46212	Industrial	223	19.176,75	137	19.176,75	1,92	PG
46217	Industrial	700	1.971,54	138	227.842,67	22,78	PG
46217	Industrial	790	209.761,67	138	227.842,67	22,78	PG
46217	Terciario	691	5.265,65	138	227.842,67	22,78	PG
46217	Terciario	690	10.843,81	138	227.842,67	22,78	PG
46039	Industrial	347	4.609,83	139	163.593,32	16,36	PG
46039	Industrial	685	74.385,57	139	163.593,32	16,36	PG
46039	Industrial	204	84.597,91	139	163.593,32	16,36	PG
46046	Terciario	406	1.838,61	140	1.838,61	0,18	PG
46146	Terciario	1.467	149.832,72	141	149.832,72	14,98	PG
46145	Industrial	782	115,01	142	246.671,06	24,67	Pertenece a planeamiento de La Uosa de Ranes
46157	Industrial	870	19.366,37	142	246.671,06	24,67	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL SECTOR A
46157	Industrial	656	44.997,89	142	246.671,06	24,67	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL SECTOR A
46157	Industrial	655	182.191,80	142	246.671,06	24,67	NNS. (No Urbanas)
46157	Industrial	871	69.827,70	143	69.827,70	6,98	PP SU1 SECTOR B. Anteriormente exp. 19960285
46039	Industrial	754	80.809,57	144	80.809,57	8,08	PG
46146	Industrial	1.469	197.974,61	145	312.333,92	31,23	PG
46146	Terciario	1.468	27.381,62	145	312.333,92	31,23	PG
46146	Terciario	1.438	86.977,70	145	312.333,92	31,23	PG
46045	Industrial	729	107.007,50	146	107.007,50	10,70	PG
46146	Terciario	1.359	54.698,69	147	54.698,69	5,47	PG
46143	Industrial	266	3.229,90	148	203.935,56	20,39	PG
46143	Industrial	265	38.549,93	148	203.935,56	20,39	PG
46143	Industrial	741	162.155,73	148	203.935,56	20,39	PG
46119	Industrial	481	48.711,41	149	48.711,41	4,87	PG
46044	Industrial	765	84.580,12	150	294.618,98	29,46	PG
46044	Industrial	209	210.038,86	150	294.618,98	29,46	PG
46231	Terciario	480	4.117,60	151	4.117,60	0,41	PG
46143	Industrial	267	5.972,34	152	5.972,34	0,60	PG
46143	Terciario	351	13.903,87	153	13.903,87	1,39	PG
46160	Industrial	401	68.449,24	154	68.449,24	6,84	PG
46044	Industrial	114	48.276,09	155	48.276,09	4,83	PG
46107	Industrial	325	47.324,00	156	47.324,00	4,73	PG
46231	Industrial	415	25.407,23	157	25.407,23	2,54	PG
46044	Industrial	239	36.363,32	158	138.650,85	13,87	PG
46044	Industrial	766	47.536,80	158	138.650,85	13,87	PG
46044	Industrial	218	54.750,73	158	138.650,85	13,87	PG
46084	Industrial	611	52.973,87	159	52.973,87	5,30	PG
46084	Industrial	609	56.230,73	160	56.230,73	5,62	PG
46059	Industrial	98	3.365,77	161	83.809,11	8,38	PG
46059	Industrial	195	9.744,43	161	83.809,11	8,38	PG
46059	Industrial	699	70.698,91	161	83.809,11	8,38	PG
46053	Industrial	733	152.091,19	162	731.660,99	73,17	Homo y PP Sector Z1 PP3
46053	Terciario	256	5.200,79	162	731.660,99	73,17	Mod. n 4 NNS
46257	Industrial	1.332	32.048,12	162	731.660,99	73,17	PLAN PARCIAL DE MEJORA SECTOR UE-2 "EL PLA"
46257	Industrial	1.331	542.320,90	162	731.660,99	73,17	PG
46016	Industrial	563	4.688,48	163	46.697,43	4,67	PG
46016	Industrial	593	42.008,95	163	46.697,43	4,67	PG
46227	Industrial	79	1.147,72	164	110.038,01	11,00	Homologación y PP Sector SUH-1 Residencial
46227	Industrial	76	1.196,61	164	110.038,01	11,00	Homologación y PP Sector SUH-1 Residencial
46227	Industrial	475	4.952,40	164	110.038,01	11,00	NNS
46227	Industrial	77	5.023,71	164	110.038,01	11,00	Homologación y PP Sector SUH-1 Residencial
46227	Industrial	472	10.853,25	164	110.038,01	11,00	Homologación y PP Sector APU-1
46227	Industrial	471	12.856,63	164	110.038,01	11,00	Homologación y PP Sector SUH-1 Residencial
46227	Industrial	202	23.540,77	164	110.038,01	11,00	Homologación y PP Sector APU-1
46227	Industrial	470	50.466,92	164	110.038,01	11,00	Homologación y PP Sector SUH-1 Residencial
46084	Industrial	541	7.009,94	165	46.432,36	4,64	PG
46084	Industrial	610	8.056,29	165	46.432,36	4,64	PG
46100	Industrial	73	31.366,14	165	46.432,36	4,64	PG

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO

CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46238	Industrial	1.394	11.039,01	166	63.826,45	6,38	PG
46238	Industrial	1.396	52.787,44	166	63.826,45	6,38	PG
46257	Industrial	1.437	4.158,97	167	46.689,60	4,67	PLAN PARCIAL DE MEJORA SECTOR UE-2 "EL PLA"
46257	Industrial	1.458	42.530,63	167	46.689,60	4,67	PG
46179	Terciario	531	771,53	168	771,53	0,08	PG
46238	Industrial	1.356	117.016,84	169	343.713,87	34,37	PG
46238	Industrial	1.358	226.697,03	169	343.713,87	34,37	PG
46263	Industrial	1.473	52.513,33	170	52.513,33	5,25	NNS
46257	Industrial	1.460	10.155,73	171	99.265,80	9,93	PG
46257	Industrial	1.459	89.110,08	171	99.265,80	9,93	HOMOLOGACIÓN Y PP SECTOR IND. MONTEOLIVET
46238	Terciario	1.278	11.650,96	172	11.650,96	1,17	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL SECTOR MODIFICADO "MARENS"
46222	Industrial	330	81.336,78	173	181.939,86	18,19	Contenido en el exp. 20000117 (PG)
46222	Industrial	246	100.603,09	173	181.939,86	18,19	PG
46257	Industrial	1.462	13.753,97	174	13.753,97	1,38	MOD. POLIDEPORTIVO MUNICIPAL CTRA. POBLA LLARGA
46040	Industrial	1.528	15.690,18	175	48.551,75	4,86	NNS
46040	Industrial	1.529	32.861,57	175	48.551,75	4,86	HOMOLOGACIÓN Y PP SALU-I-1
46238	Terciario	1.277	13.155,84	176	26.517,38	2,65	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL SECTOR MODIFICADO "MARENS"
46238	Terciario	1.395	13.361,54	176	26.517,38	2,65	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL SECTOR MODIFICADO "MARENS"
46257	Industrial	1.461	7.437,83	177	7.437,83	0,74	PG
46203	Industrial	508	21.436,89	178	321.905,60	32,19	PG
46203	Industrial	507	51.152,49	178	321.905,60	32,19	PG
46203	Industrial	430	249.316,22	178	321.905,60	32,19	PG
46263	Industrial	1.474	646.756,42	179	665.459,34	66,55	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL COMPLEJO AMBIENTAL "LAS HOYAS"
46263	Terciario	1.475	2.332,00	179	665.459,34	66,55	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL COMPLEJO AMBIENTAL "LAS HOYAS"
46263	Terciario	1.476	2.336,56	179	665.459,34	66,55	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL COMPLEJO AMBIENTAL "LAS HOYAS"
46263	Terciario	1.366	14.034,37	179	665.459,34	66,55	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL COMPLEJO AMBIENTAL "LAS HOYAS"
46179	Industrial	530	30.063,87	180	30.063,87	3,01	PG
46238	Industrial	1.399	92.546,90	181	242.590,83	24,26	PG
46238	Industrial	1.400	150.043,92	181	242.590,83	24,26	PG
46238	Industrial	1.357	179.123,05	182	179.123,05	17,91	PG
46083	Terciario	1.032	10.917,79	183	42.781,73	4,28	PP Mejora Sector Gallana GOLF y PAI
46083	Terciario	1.031	31.863,94	183	42.781,73	4,28	PP Mejora Sector Gallana GOLF y PAI
46236	Terciario	378	74,87	184	431,59	0,04	PG
46236	Terciario	377	356,71	184	431,59	0,04	PG
46236	Industrial	500	22.098,62	185	22.098,62	2,21	PG
46083	Terciario	1.112	12.683,62	186	12.683,62	1,27	PLAN GENERAL
46011	Terciario	49	5.062,90	187	5.062,90	0,51	PG
46203	Industrial	431	261.909,20	188	261.909,20	26,19	PG
46179	Industrial	532	24.681,36	189	24.681,36	2,47	PG
46011	Industrial	184	15.928,18	190	47.664,00	4,77	PG
46011	Industrial	166	31.735,82	190	47.664,00	4,77	PG
46238	Terciario	1.398	1.609,85	191	6.751,91	0,68	PG
46238	Terciario	1.397	5.142,05	191	6.751,91	0,68	PG
46206	Industrial	478	4.075,13	192	44.487,08	4,45	NNS
46206	Industrial	528	40.411,95	192	44.487,08	4,45	NNS
46011	Terciario	171	1.447,56	193	1.447,56	0,14	PG
46011	Industrial	185	14.201,63	194	300.045,74	30,00	PG
46011	Industrial	168	76.391,07	194	300.045,74	30,00	PG
46011	Industrial	569	203.242,83	194	300.045,74	30,00	PP Pañigono Industrial i-2
46011	Terciario	154	1.751,83	194	300.045,74	30,00	PP Pañigono Industrial i-2
46011	Terciario	44	4.458,37	194	300.045,74	30,00	PP Pañigono Industrial i-2
46105	Terciario	1.034	2.054,22	195	6.502,57	0,65	Homologación y PP del SUP-PR88 Brosquill Norte
46105	Terciario	1.035	4.448,35	195	6.502,57	0,65	Homologación y PP del SUP-PR88 Brosquill Norte
46083	Industrial	1.116	1.762,16	196	930.827,37	93,08	PLAN GENERAL
46083	Industrial	1.118	5.124,55	196	930.827,37	93,08	PLAN GENERAL
46083	Industrial	1.107	5.904,45	196	930.827,37	93,08	CORRECCION ERRORES MOD. N 9 PG
46083	Industrial	1.108	17.947,79	196	930.827,37	93,08	PLAN GENERAL
46083	Industrial	1.111	32.878,56	196	930.827,37	93,08	PLAN GENERAL
46083	Industrial	1.028	34.026,28				

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO

CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46083	Industrial	1.106	4.692,22	202	317.104,54	31,71	PLAN GENERAL
46083	Industrial	1.109	72.137,27	202	317.104,54	31,71	PLAN GENERAL
46083	Terciario	1.114	22.144,47	202	317.104,54	31,71	PLAN GENERAL
46083	Terciario	1.119	218.130,59	202	317.104,54	31,71	PLAN GENERAL
46105	Terciario	1.125	1.017,50	203	5.690,50	0,57	PG
46105	Terciario	1.123	4.673,00	203	5.690,50	0,57	PG
46064	Terciario	196	5.875,86	204	5.875,86	0,59	SUR 5
46017	Industrial	932	83.595,34	205	83.595,34	8,36	PGDU
46064	Industrial	706	41.493,10	206	100.620,27	10,06	SUI 2
46064	Industrial	707	59.127,16	206	100.620,27	10,06	
46123	Industrial	429	9.373,88	207	133.796,57	13,38	
46123	Industrial	397	124.422,69	207	133.796,57	13,38	
46155	Terciario	493	2.227,10	208	2.227,10	0,22	
46105	Terciario	1.130	3.097,77	209	3.097,77	0,31	PG
46246	Industrial	928	12.230,73	210	77.829,29	7,78	MODIF. N 1 DE LAS NN.SS.
46246	Industrial	926	31.069,79	210	77.829,29	7,78	NSSS
46246	Industrial	927	34.528,76	210	77.829,29	7,78	NSSS
46017	Industrial	934	107.564,70	211	241.989,39	24,20	PGDU
46017	Terciario	929	4.770,67	211	241.989,39	24,20	PGDU
46017	Terciario	841	129.654,03	211	241.989,39	24,20	PP Sector Vilella 1
46155	Industrial	343	50.811,75	212	107.662,08	10,77	
46155	Industrial	600	56.850,33	212	107.662,08	10,77	
46017	Industrial	846	8.994,51	213	279.391,07	27,94	PGDU
46017	Industrial	936	36.035,25	213	279.391,07	27,94	PGDU
46017	Industrial	877	234.361,31	213	279.391,07	27,94	PGDU
46162	Industrial	479	31.381,59	214	563.940,32	56,39	NSSS
46162	Industrial	483	107.634,38	214	563.940,32	56,39	NSSS
46162	Industrial	482	125.212,57	214	563.940,32	56,39	PP Modificativo Sector 5 SUI
46162	Industrial	484	149.980,37	214	563.940,32	56,39	NSSS
46162	Terciario	488	149.731,40	214	563.940,32	56,39	NSSS
46098	Industrial	307	204.345,38	215	207.142,48	20,71	
46098	Terciario	308	2.797,10	215	207.142,48	20,71	
46162	Industrial	489	27.066,91	216	27.066,91	2,71	NSSS
46105	Terciario	1.033	3.737,53	217	20.047,68	2,00	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL VEGA PUERTO
46105	Terciario	1.137	3.776,17	217	20.047,68	2,00	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL VEGA PUERTO
46105	Terciario	1.136	12.533,97	217	20.047,68	2,00	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL VEGA PUERTO
46017	Industrial	810	2.219,33	218	389.724,37	38,97	PGDU
46017	Industrial	940	58.017,79	218	389.724,37	38,97	PGDU
46017	Industrial	937	137.692,15	218	389.724,37	38,97	PGDU
46017	Industrial	939	191.795,10	218	389.724,37	38,97	PGDU
46162	Industrial	466	7.817,06	219	7.817,06	0,78	NSSS
46105	Terciario	1.142	370,20	220	3.056,15	0,31	PG
46105	Terciario	1.134	1.030,53	220	3.056,15	0,31	Mod. cambio calificación de 'Velaquez 2
46105	Terciario	1.133	1.655,43	220	3.056,15	0,31	PG
46105	Terciario	1.144	2.437,62	221	2.437,62	0,24	PG
46139	Industrial	546	130.692,55	222	130.692,55	13,07	PG
46139	Industrial	538	109.312,59	223	109.312,59	10,93	PG
46017	Industrial	931	160.061,27	224	160.061,27	16,01	PGDU
46142	Industrial	586	36.367,55	225	44.327,79	4,43	PG
46142	Terciario	608	7.960,24	225	44.327,79	4,43	PG
46017	Industrial	637	4.236,89	226	1.450.174,83	145,02	MOD. PLAN GENERAL "CALLE DEL COMERCIO"
46017	Industrial	638	8.467,32	226	1.450.174,83	145,02	MOD. PLAN GENERAL "CALLE DEL COMERCIO"
46017	Industrial	938	10.256,66	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Industrial	930	31.568,38	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Industrial	943	230.870,56	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Industrial	942	257.712,11	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Industrial	935	665.580,64	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Terciario	847	5.790,43	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Terciario	878	77.106,64	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Terciario	941	158.585,20	226	1.450.174,83	145,02	PGDU
46017	Industrial	933	998.872,63	227	998.872,63	99,89	Mod. PG Polígono industrial El PIG
46105	Terciario	1.023	48.519,73	228	48.519,73	4,85	PG
46142	Industrial	587	4.840,15	229	30.107,87	3,01	PG
46142	Industrial	588	11.286,14	229	30.107,87	3,01	PG
46142	Terciario	613	1.339,03	229	30.107,87	3,01	PG
46142	Terciario	612	12.642,55	229	30.107,87	3,01	PG
46105	Industrial	1.143	46.664,38	230	779.526,86	77,95	PP SUP-PRM 3
46105	Industrial	1.139	114.719,24	230	779.526,86	77,95	PG
46105	Industrial	1.067	134.726,52	230	779.526,86	77,95	MOD. PG ZONA INDUSTRIAL MARGEN IZQUIERDO
46105	Industrial	1.131	202.104,85	230	779.526,86	77,95	PG
46105	Industrial	1.066	245.572,42	230	779.526,86	77,95	Mod. PG Margen derecha
46105	Terciario	1.121	1.493,21	230	779.526,86	77,95	MOD. PG ZONA INDUSTRIAL MARGEN IZQUIERDO
46105	Terciario	1.122	16.055,12	230	779.526,86	77,95	MOD. PG ZONA INDUSTRIAL MARGEN IZQUIERDO
46105	Terciario	1.127	18.191,10	230	779.526,86	77,95	MOD. PG ZONA INDUSTRIAL MARGEN IZQUIERDO
46105	Terciario	971	5.010,36	231	5.010,36	0,50	PG
46904	Industrial	314	25.411,42	232	25.411,42	2,54	
46105	Terciario	1.141	1.096,21	233	1.096,21	0,11	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL SECTOR PRB-18
46105	Terciario	1.129	436,39	234	2.001,04	0,20	PG
46105	Terciario	1.135	728,61	234	2.001,04	0,20	MOD. PG NUCLEO DEL FARD
46105	Terciario	1.128	836,04	234	2.001,04	0,20	PG

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO

CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46105	Terciario	1.140	1.753,08	235	10.556,64	1,06	HOMOLOGACIÓN Y PLAN PARCIAL SECTOR PRB-18
46105	Terciario	1.138	3.646,49	235	10.556,64	1,06	Homologación y Plan Parcial PRB-1A
46105	Terciario	1.126	5.157,08	235	10.556,64	1,06	Homologación y Plan Parcial PRB-1A
46139	Industrial	423	5.532,53	236	604.927,13	60,49	PG
46139	Industrial	547	20.019,13	236	604.927,13	60,49	PG
46139	Industrial	485	22.857,53	236	604.927,13	60,49	PG
46139	Industrial	422	31.531,23	236	604.927,13	60,49	PG
46139	Industrial	539	35.681,26	236	604.927,13	60,49	PG
46139	Industrial	750	327.907,31	236	604.927,13	60,49	PG
46139	Terciario	749	161.398,14	236	604.927,13	60,49	PG
46139	Industrial	540	39.079,88	237	39.079,88	3,91	PG
46125	Industrial	400	89.417,61	238	89.417,61	8,94	
46105	Terciario	1.132	98.210,30	239	98.210,30	9,82	PG
46235	Industrial	1.376	10.410,96	240	44.935,33	4,49	PLAN GENERAL
46235	Industrial	1.375	34.524,37	240	44.935,33	4,49	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.124	2.166,08	241	2.166,08	0,22	PG
46019	Terciario	1.153	45.933,96	242	107.752,18	10,78	PG
46019	Terciario	998	61.818,22	242	107.752,18	10,78	PG
46019	Terciario	1.156	210,92	243	4.097,65	0,41	PG
46019	Terciario	1.148	927,54	243	4.097,65	0,41	PG
46019	Terciario	1.146	936,29	243	4.097,65	0,41	PG
46019	Terciario	1.152	2.022,90	243	4.097,65	0,41	PG
46215	Terciario	344	2.283,55	244	2.283,55	0,23	
46019	Industrial	1.151	49.898,15	245	442.521,24	44,25	PG
46019	Industrial	1.155	57.790,99	245	442.521,24	44,25	PG
46019	Industrial	1.150	120.274,04	245	442.521,24	44,25	PROGRAMA DE ACTUACION INTEGRADA Y PP DEL SECTOR S-15
46019	Industrial	1.159	214.558,06	245	442.521,24	44,25	PG
46235	Terciario	1.347	2.092,61	246	4.818,89	0,48	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.355	2.726,28	246	4.818,89	0,48	PLAN GENERAL
46215	Terciario	399	79.673,69	247	79.673,69	7,97	
46029	Industrial	872	12.298,11	248	797.419,95	79,74	PGDU, BRL
46029	Industrial	840	43.609,62	248	797.419,95	79,74	PGDU, Sector Industrial I-6 "PMS"
46029	Industrial	958	92.119,58	248	797.419,95	79,74	PGDU
46029	Industrial	959	416.486,28	248	797.419,95	79,74	PGDU
46029	Terciario	950	2.577,56	248	797.419,95	79,74	PGDU
46029	Terciario	956	5.845,35	248	797.419,95	79,74	PGDU
46029	Terciario	955	6.283,90	248	797.419,95	79,74	PGDU
46029	Terciario	957	59.913,94	248	797.419,95	79,74	PGDU
46029	Terciario	954	158.285,60	248	797.419,95	79,74	PGDU, Sector T-1
46235	Terciario	1.384	348,57	249	942,69	0,09	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.387	594,11	249	942,69	0,09	PLAN GENERAL
46008	Industrial	250	3.373,63	250	199.072,79	19,91	
46008	Industrial	251	3.887,74	250	199.072,79	19,91	NSSS
46008	Industrial	215	21.860,01	250	199.072,79	19,91	
46008	Industrial	252	33.640,81	250	199.072,79	19,91	
46008	Industrial	179	34.958,18	250	199.072,79	19,91	NSSS
46008	Industrial	155	50.544,30	250	199.072,79	19,91	NSSS
46008	Terciario	228	1.526,32	250	199.072,79	19,91	NSSS
46008	Terciario	217	7.023,05	250	199.072,79	19,91	
46008	Terciario	214	42.258,76	250	199.072,79	19,91	NSSS
46019	Industrial	1.036	5.408,05	251	674.269,31	67,43	PG
46019	Industrial	1.157	113.929,81	251	674.269,31	67,43	PG
46019	Industrial	1.158	316.963,19	251	674.269,31	67,43	PG
46019	Terciario	1.147	13.529,23	251	674.269,31	67,43	PG
46019	Terciario	1.154	224.439,03	251	674.269,31	67,43	PG
46019	Industrial	1.149	72.882,61	252	72.882,61	7,29	PG
46235	Industrial	1.295	127.438,98	253	144.242,93	14,42	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.383	186,69	253	144.242,93	14,42	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.346	3.144,93	253	144.242,93	14,42	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.380	3.993,07	253	144.242,93	14,42	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.367	9.479,27	253	144.242,93	14,42	PLAN GENERAL
46063	Industrial	524	42.883,94	254	136.050,82	13,	

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46167	Industrial	454	34.712,69	261	34.712,69	3,47	NSS
46085	Terciario	45	25.221,19	262	25.221,19	2,52	
46235	Industrial	1.373	31.787,43	263	31.787,43	3,18	PLAN GENERAL
46029	Industrial	839	62.700,43	264	1.154.831,47	115,48	PGOU Sector Industrial "SEFES"
46029	Industrial	962	69.187,82	264	1.154.831,47	115,48	PGOU SECTOR INDUSTRIAL I-2A "SOS CU y TARA"
46029	Industrial	949	138.647,27	264	1.154.831,47	115,48	PGOU Sector Industrial "SEFES"
46029	Industrial	961	195.986,09	264	1.154.831,47	115,48	PGOU, Sector Industrial I-1 "AGRICONSA"
46029	Industrial	953	268.952,64	264	1.154.831,47	115,48	PGOU, Sector Industrial I-1 "AGRICONSA"
46029	Industrial	960	419.357,22	264	1.154.831,47	115,48	PGOU Sector Industrial "SEFES"
46085	Terciario	46	54.750,93	265	54.750,93	5,48	
46235	Industrial	1.371	9.900,52	266	9.900,52	0,99	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.350	1.640,98	267	13.870,38	1,39	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.349	2.697,69	267	13.870,38	1,39	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.348	2.860,27	267	13.870,38	1,39	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.351	6.671,44	267	13.870,38	1,39	PLAN GENERAL
46167	Industrial	455	157.291,26	268	157.291,26	15,73	NSS
46167	Industrial	456	38.343,49	269	38.343,49	3,83	NSS
46085	Industrial	116	211.424,16	270	1.124.190,51	112,42	
46085	Industrial	300	292.517,61	270	1.124.190,51	112,42	
46085	Industrial	157	620.248,74	270	1.124.190,51	112,42	
46235	Terciario	1.289	655,06	271	655,06	0,07	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.352	36.612,91	272	36.612,91	3,66	PLAN GENERAL, Campamento turismo
46085	Industrial	282	111.898,08	273	111.898,08	11,19	
46085	Terciario	121	737,54	274	737,54	0,07	
46235	Industrial	1.389	3.593,30	275	13.277,25	1,33	PLAN GENERAL
46235	Industrial	1.388	9.107,48	275	13.277,25	1,33	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.390	576,47	275	13.277,25	1,33	PLAN GENERAL
46085	Terciario	120	1.405,27	276	1.405,27	0,14	
46235	Terciario	1.353	129.059,48	277	129.059,48	12,91	PLAN GENERAL, Campamento de Turismo
46093	Terciario	1.556	2.523,85	278	2.523,85	0,25	
46235	Terciario	1.354	10.391,17	279	10.391,17	1,04	PLAN GENERAL
46093	Industrial	1.557	170.482,10	280	170.482,10	17,05	
46031	Industrial	1.014	3.172,29	281	3.172,29	0,32	PG
46093	Terciario	1.558	5.082,72	282	44.687,46	4,47	
46093	Terciario	1.493	5.404,41	282	44.687,46	4,47	
46093	Terciario	1.494	6.455,64	282	44.687,46	4,47	
46093	Terciario	1.555	27.744,69	282	44.687,46	4,47	
46026	Terciario	1.533	6.824,80	283	6.824,80	0,68	Normas Subsidiarias
46026	Terciario	1.532	48.091,31	284	84.808,43	8,48	Normas Subsidiarias
46093	Terciario	1.503	36.717,12	284	84.808,43	8,48	
46031	Industrial	1.016	111.033,44	285	377.865,16	37,79	PG
46031	Industrial	1.015	223.282,35	285	377.865,16	37,79	PG
46060	Industrial	193	14.765,42	285	377.865,16	37,79	NSS
46060	Industrial	186	28.783,95	285	377.865,16	37,79	NSS
46233	Industrial	516	4.233,88	286	438.782,13	43,88	
46233	Industrial	665	54.334,54	286	438.782,13	43,88	
46233	Industrial	515	114.104,18	286	438.782,13	43,88	
46233	Industrial	776	266.109,53	286	438.782,13	43,88	
46235	Industrial	1.379	25.213,87	287	78.810,29	7,88	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.381	4.875,71	287	78.810,29	7,88	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.290	5.216,69	287	78.810,29	7,88	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.391	6.459,20	287	78.810,29	7,88	PLAN GENERAL
46235	Terciario	1.378	37.044,82	287	78.810,29	7,88	PLAN GENERAL, Campamento de Turismo
46060	Industrial	192	76.948,17	288	261.131,21	26,11	Homo Modif. Sector 2 y PP Sector 2.1
46060	Industrial	104	184.183,04	288	261.131,21	26,11	NSS
46233	Industrial	505	58.357,46	289	149.851,14	14,99	
46233	Industrial	503	91.493,68	289	149.851,14	14,99	
46060	Industrial	85	214.042,47	290	214.042,47	21,40	NSS
46060	Industrial	698	91.925,12	291	290.533,24	29,05	NSS
46060	Industrial	187	198.608,12	291	290.533,24	29,05	NSS
46099	Terciario	425	375,82	292	375,82	0,04	NSS
46035	Terciario	919	2.216,35	293	2.216,35	0,22	HOMO Y PP "LA PORTETA"
46156	Industrial	224	497.685,91	294	497.685,91	49,77	Homo NSS Sector Industrial
46035	Industrial	915	6.669,37	295	6.669,37	0,67	PGOU
46035	Industrial	916	3.273,05	296	14.919,16	1,49	PGOU
46035	Industrial	917	11.646,11	296	14.919,16	1,49	PGOU
46250	Terciario	1.447	580,63	297	580,63	0,06	Mod punt PG Sector (Av. Gaviotas, L.M.T. Área P54-8 (CIVISA) y P53-8)
46099	Terciario	398	93,59	298	93,59	0,01	NSS
46233	Industrial	525	18.959,98	299	207.075,98	20,71	
46233	Industrial	564	41.324,76	299	207.075,98	20,71	
46233	Industrial	666	146.791,24	299	207.075,98	20,71	
46250	Terciario	1.435	6.767,57	300	6.767,57	0,68	PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR P.S.-2 EL PALMAR
46213	Industrial	626	6.165,19	301	6.165,19	0,62	
46212	Industrial	277	72.460,80	302	72.460,80	7,25	SAU-4
46250	Terciario	1.428	29.966,87	303	29.966,87	3,00	PGOU
46194	Terciario	294	5.805,76	304	5.805,76	0,58	

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46212	Industrial	261	592,22	305	79.791,92	7,98	SAU-3
46212	Industrial	279	32.219,59	305	79.791,92	7,98	
46212	Industrial	278	46.980,11	305	79.791,92	7,98	SAU-3
46035	Industrial	925	1.422,85	306	3.678.924,52	367,89	PE PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I
46035	Industrial	923	2.917,25	306	3.678.924,52	367,89	PGOU
46035	Industrial	912	10.495,32	306	3.678.924,52	367,89	PGOU
46035	Industrial	921	14.004,95	306	3.678.924,52	367,89	PE PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I
46035	Industrial	922	40.361,36	306	3.678.924,52	367,89	PE PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I
46035	Industrial	924	57.752,59	306	3.678.924,52	367,89	PGOU
46035	Industrial	864	205.013,23	306	3.678.924,52	367,89	HOMOL. MODIFICATIVA POL. NORTE FORD
46035	Industrial	920	300.703,86	306	3.678.924,52	367,89	PE PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I
46035	Industrial	918	541.243,24	306	3.678.924,52	367,89	MOD. N 1 PP "AREA INDUSTRIAL"
46035	Industrial	911	1.963.355,49	306	3.678.924,52	367,89	PP AREA INDUSTRIAL /A-3-5
46035	Terciario	913	10.818,51	306	3.678.924,52	367,89	PE PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I
46035	Terciario	914	27.497,78	306	3.678.924,52	367,89	PE PARQUE INDUSTRIAL JUAN CARLOS I
46194	Industrial	459	5.023,59	306	3.678.924,52	367,89	
46194	Industrial	764	205.537,72	306	3.678.924,52	367,89	
46194	Terciario	535	7.900,36	306	3.678.924,52	367,89	
46230	Industrial	501	161.830,14	306	3.678.924,52	367,89	
46233	Industrial	504	123.046,27	306	3.678.924,52	367,89	
46194	Industrial	561	8.503,92	307	600.626,39	60,06	
46194	Industrial	460	592.122,47	307	600.626,39	60,06	
46194	Terciario	514	2.501,65	308	12.616,30	1,26	
46194	Terciario	513	10.114,65	308	12.616,30	1,26	
46194	Terciario	474	3.668,19	309	3.668,19	0,37	
46172	Industrial	242	236.633,51	310	367.201,16	36,72	PP Suelo Industrial Sector 1
46176	Industrial	1.003	41.855,69	310	367.201,16	36,72	PGOU
46176	Industrial	1.005	83.380,95	310	367.201,16	36,72	PGOU
46176	Terciario	974	1.479,16	310	367.201,16	36,72	PGOU
46176	Terciario	1.004	3.851,85	310	367.201,16	36,72	PGOU
46172	Industrial	243	17.429,29	311	17.429,29	1,74	UE 4A/1
46172	Industrial	645	95.566,77	312	95.566,77	9,56	Zona Industrial Norte
46194	Industrial	476	7.755,06	313	1.093.703,78	109,37	
46194	Industrial	763	1.085.948,72	313	1.093.703,78	109,37	
46250	Terciario	1.429	19.343,19	314	19.343,19	1,93	PGOU
46194	Terciario	487	452,59	315	3.509,40	0,35	
46194	Terciario	486	3.056,81	315	3.509,40	0,35	
46194	Terciario	512	27.097,18	316	58.823,76	5,88	
46194	Terciario	529	31.726,58	316	58.823,76	5,88	
46194	Terciario	293	22.017,46	317	54.654,35	5,47	
46194	Terciario	473	32.636,90	317	54.654,35	5,47	
46194	Terciario	549	2.751,98	318	14.681,31	1,47	
46194	Terciario	550	11.929,33	318	14.681,31	1,47	
46015	Industrial	1.010	196.206,21	319	564.848,03	56,48	Plan General
46015	Industrial	1.013	337.107,70	319	564.848,03	56,48	Plan General
46194	Industrial	533	31.534,12	319	564.848,03	56,48	
46194	Terciario	558	1.332,24	320	4.869,67	0,49	
46194	Terciario	557	3.537,43	320	4.869,67	0,49	
46015	Industrial	1.011	4.846,71	321	34.223,43	3,42	Plan General
46015	Industrial	1.009	29.376,73	321	34.223,43	3,42	Plan General
46158	Industrial	1.189	18.385,21	322	50.045,56	5,00	PLAN DE REFORMA INTERIOR SECTOR LAS ERAS
46158	Industrial	1.190	31.660,36	322	50.045,56	5,00	NSS
46172	Terciario	244	4.405,93	323	4.405,93	0,44	Homologación y PP Sector "Vertix XXI"
46248	Industrial	280	8.120,98	324	8.120,98	0,81	NSS
46012	Industrial	1.634	7.661,14	325	155.510,30	15,55	PG
46012	Industrial	1.635	147.849,16	325	155.510,30	15,55	PG
46194	Terciario	560	10.710,84	326	10.710,84	1,07	
46194	Terciario	559	3.611,81	327	3.611,81	0,36	
46248	Industrial	421	222.866,41	328	495.539,39	49,55	NSS
46248	Industrial	735	272.672,98	328	495.539,39	49,55	NSS
46248	Industrial	112	14.939,56	329	14.939,56	1,49	NSS
46244	Terciario	206	10.951,93	330	10.951,93	1,10	Homo y PP Sector "Vertix XXI" (EXPT. ADJUDICADO A MONSERRAT)
46213	Industrial	628	6.861,84	331	6.861,84	0,69	
46248	Terciario	306	1.035,01	332	1.035,01	0,10	PP S-A Casaparr Residencial (P)
46015	Industrial	1.012	270.268,67	333	270.268,67	27,03	Plan General
46248	Industrial	281	45.030,96	334	45.030,96	4,50	NSS
46248	Terciario	313	1.245,12	335	1.245,12	0,12	PP S-A Casaparr Residencial (

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46244	Terciario	350	6.278,92	346	437.186,21	43,72	PGOU
46244	Terciario	259	18.171,01	346	437.186,21	43,72	PGOU
46244	Terciario	260	19.863,51	346	437.186,21	43,72	PGOU
46244	Terciario	318	33.423,55	346	437.186,21	43,72	PGOU
46244	Terciario	746	152.302,15	346	437.186,21	43,72	HOMOLOGACION Y PLAN PARCIAL AREA 14
46244	Terciario	646	207.147,07	346	437.186,21	43,72	HOMOLOGACION Y PLAN PARCIAL AREA 14
46054	Industrial	1.548	6.948,30	347	55.562,07	5,56	PG
46054	Industrial	1.549	48.613,77	347	55.562,07	5,56	PG
46136	Industrial	219	4.702,91	348	189.556,00	18,96	MOD. PG. U.E. N° 2
46136	Industrial	235	6.050,30	348	189.556,00	18,96	PGOU
46136	Industrial	233	11.490,07	348	189.556,00	18,96	MOD. PG. U.E. N° 2
46136	Industrial	229	21.237,64	348	189.556,00	18,96	PGOU
46136	Industrial	234	32.145,88	348	189.556,00	18,96	PGOU
46136	Industrial	743	34.177,88	348	189.556,00	18,96	PGOU
46136	Industrial	231	38.251,08	348	189.556,00	18,96	PGOU
46136	Industrial	230	41.500,25	348	189.556,00	18,96	PGOU
46244	Terciario	341	3.551,58	349	26.972,76	2,70	PGOU
46244	Terciario	342	4.587,38	349	26.972,76	2,70	PRI DE MEJORA SUBZONA 4-F
46244	Terciario	326	18.833,80	349	26.972,76	2,70	PRI DE MEJORA SUBZONA 4-F
46254	Industrial	643	1.768,30	350	1.768,30	0,18	
46193	Industrial	238	19.086,50	351	19.086,50	1,91	
46213	Industrial	629	7.701,06	352	7.701,06	0,77	Homologación Modificativa PG
46250	Industrial	1.415	6.070,61	353	6.070,61	0,61	PGOU
46007	Industrial	882	7.152,01	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46007	Industrial	895	58.915,05	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46007	Industrial	893	95.566,67	354	7.873.881,76	787,39	PRI MODIFICATIVO UE 14
46007	Industrial	897	113.772,28	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46007	Industrial	896	124.991,87	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46007	Industrial	898	132.540,15	354	7.873.881,76	787,39	PRI UE-17
46007	Industrial	883	207.333,36	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46007	Industrial	894	213.624,42	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46007	Terciario	884	14.068,15	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46007	Terciario	885	69.392,90	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46022	Industrial	1.525	4.882,78	354	7.873.881,76	787,39	HOMOLOGACION SECTOR EL DIVENDRES. Expediente de Massanas))
46022	Industrial	1.527	43.545,37	354	7.873.881,76	787,39	HOMOLOGACION SECTOR EL DIVENDRES. Expediente de Massanas))
46022	Industrial	1.526	75.157,76	354	7.873.881,76	787,39	HOMOLOGACION SECTOR EL DIVENDRES. Expediente de Massanas))
46022	Industrial	1.482	259.300,38	354	7.873.881,76	787,39	PG
46022	Terciario	1.483	56.151,03	354	7.873.881,76	787,39	PG
46022	Terciario	1.479	105.135,17	354	7.873.881,76	787,39	PG
46022	Terciario	1.530	200.460,32	354	7.873.881,76	787,39	DIY Y PP SECTOR 1-AB DEL SNUJ DEL PLAN GENERAL "ALFAJAR PARC"
46065	Industrial	117	13.367,97	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	118	17.930,27	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	197	21.453,96	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	127	31.228,76	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	162	35.617,35	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	160	96.342,44	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	198	117.616,26	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	709	146.634,02	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	708	274.676,27	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Industrial	161	553.739,35	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Terciario	159	612,01	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Terciario	72	634,00	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Terciario	199	1.433,18	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Terciario	71	4.159,83	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Terciario	200	13.030,17	354	7.873.881,76	787,39	
46065	Terciario	70	17.205,14	354	7.873.881,76	787,39	
46094	Industrial	965	44.598,60	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46094	Industrial	964	724.565,51	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46094	Terciario	963	15.116,71	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46165	Industrial	663	61.494,78	354	7.873.881,76	787,39	
46165	Industrial	661	102.075,01	354	7.873.881,76	787,39	
46165	Industrial	662	134.470,04	354	7.873.881,76	787,39	
46165	Industrial	771	667.124,34	354	7.873.881,76	787,39	
46223	Industrial	990	8.172,95	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Industrial	993	10.126,47	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Industrial	991	12.860,17	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Industrial	989	13.047,69	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Industrial	992	13.298,87	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Industrial	988	39.553,29	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Industrial	985	49.515,79	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Terciario	986	3.914,79	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Terciario	1.288	8.701,60	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46223	Terciario	987	9.349,11	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46230	Industrial	333	6.675,02	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	389	11.940,14	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	331	19.380,36	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	579	28.434,87	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	332	38.436,89	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	649	92.109,66	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	774	133.664,29	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	648	148.325,88	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	772	200.197,00	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	773	436.608,48	354	7.873.881,76	787,39	
46230	Industrial	775	1.297.707,02	354	7.873.881,76	787,39	
46250	Industrial	1.405	414.745,82	354	7.873.881,76	787,39	PGOU
46244	Terciario	745	148.528,10	355	148.528,10	14,85	MOD. N° 13

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46186	Industrial	1.248	5.300,70	356	840.252,43	84,03	PG
46186	Industrial	1.247	96.184,21	356	840.252,43	84,03	PG
46186	Industrial	1.244	105.723,87	356	840.252,43	84,03	PG
46186	Industrial	1.243	120.335,54	356	840.252,43	84,03	PG
46186	Industrial	1.249	230.529,14	356	840.252,43	84,03	PG
46186	Industrial	1.246	268.878,88	356	840.252,43	84,03	PG
46186	Terciario	1.245	13.300,09	356	840.252,43	84,03	PG
46250	Terciario	1.444	148,64	357	498,10	0,05	PE.RESERVA&ORDENACION USOS (DOT PUBLICO Y VINCLACION Vpp)
46250	Terciario	1.443	349,46	357	498,10	0,05	PE.RESERVA&ORDENACION USOS (DOT PUBLICO Y VINCLACION Vpp)
46111	Terciario	820	2.881,88	358	2.881,88	0,29	MOD. URB. EL BOSQUE /A-4
46077	Industrial	1.079	667,79	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.088	1.644,45	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.087	7.352,40	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.085	11.530,94	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.089	21.565,20	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.078	39.006,57	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.077	55.499,97	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.082	57.535,07	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.090	115.867,45	359	2.165.653,47	216,57	ModificacNn N° 1 "El Llano"
46077	Industrial	1.092	171.018,81	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.086	263.962,28	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.093	330.938,62	359	2.165.653,47	216,57	HomologacNn y PP Sector 5 "El Rincon"
46077	Industrial	1.083	511.606,73	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Industrial	1.084	515.612,69	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46077	Terciario	1.081	61.844,49	359	2.165.653,47	216,57	NSSS
46250	Industrial	1.448	13.873,84	360	59.373,48	5,94	PGOU
46250	Terciario	1.300	3.517,18	360	59.373,48	5,94	PP UE N° 1 FUENTE DE SAN LUIS
46250	Terciario	1.299	3.943,43	360	59.373,48	5,94	PP UE N° 1 FUENTE DE SAN LUIS
46250	Terciario	1.163	6.153,03	360	59.373,48	5,94	PP UE N° 1 FUENTE DE SAN LUIS
46250	Terciario	1.164	31.886,00	360	59.373,48	5,94	PP UE N° 1 FUENTE DE SAN LUIS
46005	Industrial	60	831,08	361	1.528.259,82	152,83	PLANEAMIENTO DE TORRENT
46244	Industrial	297	414,94	361	1.528.259,82	152,83	MOD. N° 3 PP SECTOR 1
46244	Industrial	296	9.735,34	361	1.528.259,82	152,83	MOD. N° 3 PP SECTOR 1
46244	Industrial	310	28.811,18	361	1.528.259,82	152,83	HOMO Y ORDENACION PORMENORIZADA SECTOR 2
46244	Industrial	65	316.702,44	361	1.528.259,82	152,83	
46244	Industrial	302	429.805,75	361	1.528.259,82	152,83	HOMO Y ORDENACION PORMENORIZADA SECTOR 2
46244	Industrial	744	741.959,09	361	1.528.259,82	152,83	PGOU
46244	Industrial	210	75.826,33	362	75.826,33	7,58	PGOU
46193	Industrial	286	71.977,96	363	421.575,55	42,16	HomologacNn Modificativa PG
46193	Industrial	736	349.597,59	363	421.575,55	42,16	HomologacNn Modificativa PG
46250	Industrial	1.451	3.730,54	364	5.301,43	0,53	PLAN ESPECIAL NUEVO HOSPITAL UNIVERSITARIO LA FE
46250	Terciario	1.450	1.570,88	364	5.301,43	0,53	PRI DE MEJORA SECTOR SUR PRR-7 MALLILA SUR
46254	Industrial	674	2.558,46	365	2.558,46	0,26	
46077	Industrial	1.091	29.766,39	366	29.766,39	2,98	NSSS
46254	Industrial	675	6.320,69	367	6.320,69	0,63	
46111	Terciario	818	56,99	368	149.193,47	14,92	MOD. URB. EL BOSQUE /A-4
46111	Terciario	819	1.199,34	368	149.193,47	14,92	MOD. URB. EL BOSQUE /A-4
46111	Terciario	814	14.420,44	368	149.193,47	14,92	MOD. URB. EL BOSQUE /A-4
46111	Terciario	821	15.851,02	368	149.193,47	14,92	MOD. URB. EL BOSQUE /A-4
46111	Terciario	823	44.482,04	368	149.193,47	14,92	NSSS
46111	Terciario	822	73.183,64	368	149.193,47	14,92	NSSS
46250	Industrial	1.416	28.639,04	369</			

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46213	Industrial	616	2.843,86	380	2.843,86	0,28	
46005	Terciario	107	7.069,12	381	942.767,38	94,28	HOMO. Sectorial Modificativa N 8
46021	Industrial	1.524	18.496,66	381	942.767,38	94,28	PGOU
46021	Industrial	1.515	122.890,27	381	942.767,38	94,28	PGOU
46110	Industrial	1.342	1.387,07	381	942.767,38	94,28	PG
46110	Industrial	1.343	16.715,86	381	942.767,38	94,28	PG
46110	Industrial	1.344	19.595,59	381	942.767,38	94,28	PG
46110	Industrial	1.365	70.065,21	381	942.767,38	94,28	PG
46110	Industrial	1.465	193.890,57	381	942.767,38	94,28	PG
46110	Industrial	1.466	223.341,18	381	942.767,38	94,28	PG
46110	Industrial	1.463	269.315,86	381	942.767,38	94,28	PG
46111	Terciario	817	61.719,20	382	61.719,20	6,17	NNSS
46250	Terciario	1.446	1.211,86	383	11.618,39	1,16	PGOU
46250	Terciario	1.411	1.575,32	383	11.618,39	1,16	HOMO. MODIFICATIVA DEL P.G. EN EL SECTOR DE S.U. "RIO ESCALONA"
46250	Terciario	1.412	1.966,71	383	11.618,39	1,16	HOMO. MODIFICATIVA DEL P.G. EN EL SECTOR DE S.U. "RIO ESCALONA"
46250	Terciario	1.333	6.864,50	383	11.618,39	1,16	PGOU
46110	Industrial	1.472	21.052,88	384	790.917,51	79,09	PG
46110	Terciario	1.470	873,49	384	790.917,51	79,09	PRI HIERROS TURIA (pertenace al planeamiento de Valencia)
46110	Terciario	1.471	118.202,76	384	790.917,51	79,09	PG
46250	Industrial	1.413	37.074,84	384	790.917,51	79,09	HOM Y PRI SECTOR VARA DE QUART. (Planeamiento de Xirivella)
46250	Industrial	1.418	112.728,87	384	790.917,51	79,09	PGOU
46250	Industrial	1.386	474.730,45	384	790.917,51	79,09	PGOU
46250	Terciario	1.432	1.577,99	384	790.917,51	79,09	PGOU
46250	Terciario	1.162	24.676,23	384	790.917,51	79,09	PRI HIERROS TURIA
46250	Terciario	1.401	3.625,73	385	59.896,62	5,99	PGOU
46250	Terciario	1.341	5.642,35	385	59.896,62	5,99	PGOU
46250	Terciario	1.334	6.015,59	385	59.896,62	5,99	PGOU
46250	Terciario	1.335	18.157,71	385	59.896,62	5,99	PGOU
46250	Terciario	1.336	26.455,25	385	59.896,62	5,99	PGOU
46229	Industrial	1.340	2.428,74	386	25.461,36	2,55	NNSS
46229	Industrial	996	10.448,87	386	25.461,36	2,55	MODIFICACIÓN N 8 NNSS. Contenido en el exp. 19880302
46229	Industrial	997	12.332,09	386	25.461,36	2,55	NNSS
46229	Terciario	1.259	251,66	386	25.461,36	2,55	HOM Y PP SECTOR RES "EL PANTANILLO". Contenido en exp. 19880302
46250	Industrial	1.445	5.280,26	387	6.275.267,76	627,53	PGOU
46250	Industrial	1.297	35.524,37	387	6.275.267,76	627,53	PGOU
46250	Industrial	1.298	52.490,98	387	6.275.267,76	627,53	PROYECTO REPARCELACION UE-1 ZAL
46250	Industrial	1.449	104.574,13	387	6.275.267,76	627,53	PE MOD. DEL PG CON EXMTE DE HOM PARA ZONA DE ACT. LOGISTICAS
46250	Industrial	1.441	109.736,49	387	6.275.267,76	627,53	PROYECTO REPARCELACION UE-1 ZAL
46250	Industrial	1.385	263.320,33	387	6.275.267,76	627,53	PROYECTO REPARCELACION UE-1 ZAL
46250	Industrial	1.414	508.079,00	387	6.275.267,76	627,53	PGOU
46250	Terciario	1.425	2.863,73	387	6.275.267,76	627,53	MOD. P.E. MAR=TIMO U.A. "A"
46250	Terciario	1.426	4.386,25	387	6.275.267,76	627,53	MOD. P.E. MAR=TIMO U.A. "A"
46250	Terciario	1.427	7.203,78	387	6.275.267,76	627,53	MOD. P.E. MAR=TIMO U.A. "A"
46250	Terciario	1.337	24.101,21	387	6.275.267,76	627,53	PGOU
46250	Terciario	1.430	47.237,69	387	6.275.267,76	627,53	PGOU
46250	DOTACIONAL PUERTO	41	5.110.469,55	387	6.275.267,76	627,53	
46254	Industrial	684	4.925,82	388	40.132,37	4,01	
46254	Industrial	641	8.095,47	388	40.132,37	4,01	
46254	Industrial	777	13.279,21	388	40.132,37	4,01	
46254	Industrial	642	13.831,88	388	40.132,37	4,01	
46250	Terciario	1.338	11.804,70	389	11.804,70	1,18	PGOU
46213	Industrial	618	1.102,86	390	79.823,62	7,98	
46213	Industrial	617	2.005,80	390	79.823,62	7,98	
46213	Industrial	619	7.042,17	390	79.823,62	7,98	
46213	Industrial	534	25.372,30	390	79.823,62	7,98	
46213	Industrial	620	36.847,34	390	79.823,62	7,98	
46213	Terciario	544	1.795,13	390	79.823,62	7,98	
46213	Terciario	543	5.658,01	390	79.823,62	7,98	
46250	Terciario	1.339	6.214,15	391	6.214,15	0,62	PGOU
46250	Terciario	1.407	1.057,23	392	5.100,32	0,51	MOD. PARCIAL DEL P.E. DE OREDACI3N DEL PASEO MAR=TIMO.
46250	Terciario	1.408	1.641,83	392	5.100,32	0,51	MOD. PARCIAL DEL P.E. DE OREDACI3N DEL PASEO MAR=TIMO.
46250	Terciario	1.409	2.401,26	392	5.100,32	0,51	MOD. PARCIAL DEL P.E. DE OREDACI3N DEL PASEO MAR=TIMO.
46169	Industrial	1.196	1.941,53	393	15.821,59	1,58	PG
46169	Industrial	1.195	13.880,06	393	15.821,59	1,58	PG
46213	Industrial	621	2.713,94	394	2.713,94	0,27	
46254	Industrial	683	6.529,16	395	6.529,16	0,65	
46102	Terciario	907	16.485,33	396	16.485,33	1,65	PGOU
46109	Industrial	947	66.766,76	397	66.766,76	6,68	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46250	Industrial	1.419	9.693,25	398	89.456,75	8,95	PGOU
46250	Terciario	1.431	79.763,50	398	89.456,75	8,95	PGOU
46109	Industrial	827	185.500,36	399	2.839.131,71	283,91	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46109	Industrial	879	784.093,19	399	2.839.131,71	283,91	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46109	Industrial	828	1.177.286,05	399	2.839.131,71	283,91	PP Mejora Sector Industrial "La Ceja"
46109	Terciario	945	2.266,39	399	2.839.131,71	283,91	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46109	Terciario	946	689.985,72	399	2.839.131,71	283,91	Homologación y PP "Parque Empresarial Circuito de Chester"
46102	Industrial	906	335.755,47	400	455.732,85	45,57	PGOU
46110	Terciario	1.464	19.587,88	400	455.732,85	45,57	MOD. N 5 PG FACTORIA FEYCU
46169	Industrial	967	100.389,49	400	455.732,85	45,57	PG

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	23	278,16	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	24	733,54	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	25	776,06	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	26	883,50	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	27	967,27	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	28	1.080,21	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	29	1.851,08	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	32	6.174,10	401	137.526,69	13,75	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	31	7.725,70	401	137.526,69	13,75	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	22	10.914,76	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	20	15.480,97	401	137.526,69	13,75	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	21	16.440,17	401	137.526,69	13,75	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	33	18.829,17	401	137.526,69	13,75	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	19	26.397,71	401	137.526,69	13,75	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	30	28.994,32	401	137.526,69	13,75	MOD PG. MANAZANA (BLASCO H. G. FERRER, MOSE PELAYO Y GASCO OLAGE)
46109	Industrial	880	59.621,55	402	59.621,55	5,96	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46213	Terciario	548	37.105,52	403	37.105,52	3,71	
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	39	338,98	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	36	9.033,10	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	37	25.024,42	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	34	60.961,63	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	35	388.610,77	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	DOTACIONAL EDUCATIVO	38	710.754,84	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	Industrial	1.420	20.752,76	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	Terciario	984	8.730,80	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46250	Terciario	1.442	8.733,90	404	1.232.941,20	123,29	PGOU
46109	Terciario	944	8.155,84	405	8.155,84	0,82	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46109	Terciario	848	1.445,69	406	1.445,69	0,14	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46159	Industrial	865	43.004,80	407	102.136,79	10,21	PGOU
46159	Industrial	843	59.132,00	407	102.136,79	10,21	PGOU
46109	Industrial	948	177.492,46	408	177.492,46	17,75	HOMOLOGACION MODIFICATIVA PLAN GENERAL
46213	Industrial	565	3.847,20	409	3.847,20	0,38	
46148	Industrial	158	14.770,43	410	6.538.674,34	653,87	Expediente perteneciente al planeamiento de Riba Roja del Turia
46148	Industrial	180	315.987,29	410	6.538.674,34	653,87	
46148	Industrial	739	379.772,69	410	6.538.674,34	653,87	
46148	Industrial	738	429.725,46	410	6.538.674,34	653,87	
46214	Industrial	1.316	12.746,75	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Industrial	1.313	64.548,03	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Industrial	1.327	68.556,77	410	6.538.674,34	653,87	HOMO Y PPSSECTOR INDUST. "MASIA SAN RAFAEL"
46214	Industrial	1.072	111.110,92	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Industrial	1.257	147.651,24	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Industrial	1.314	302.933,48	410	6.538.674,34	653,87	HOMO Y PP NPI-2 CASANOVIA
46214	Industrial	1.319	446.925,30	410	6.538.674,34	653,87	Mod. Plan Parcial II Fase Parque Logístico
46214	Industrial	1.318	749.261,41	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Industrial	1.320	851.098,92	410	6.538.674,34	653,87	HOMOL. Y PP SECTOR BALO
46214	Industrial	1.322	1.196.929,16	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Industrial	1.321	1.309.954,38	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Terciario	1.304	1.476,18	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Terciario	1.317	2.347,01	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Terciario	1.325	6.782,98	410	6.538.674,34	653,87	Mod. Plan Parcial II Fase Parque Logístico
46214	Terciario	1.073	8.271,07	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Terciario	1.306	9.999,85	410	6.538.674,34	653,87	Mod. Plan Parcial II Fase Parque Logístico
46214	Terciario	1.302	14.794,35	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Terciario	1.326	21.818,75	410	6.538.674,34	653,87	Mod. Plan Parcial II Fase Parque Logístico
46214	Terciario	1.161	23.381,69	410	6.538.674,34	653,87	PGOU
46214	Terciario	1.324	47.830,33	410	6.538.674,34	653,8	

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46013	Industrial	125	317.316,33	422	317.834,90	31,78	PGOU Alboraya: Revisi3n y adaptaci3n
46013	Terciario	88	518,57	422	317.834,90	31,78	PGOU Alboraya: Revisi3n y adaptaci3n
46005	Industrial	57	7.849,86	423	8.856.025,49	885,60	PG
46005	Industrial	110	19.006,48	423	8.856.025,49	885,60	PG
46005	Industrial	59	24.322,54	423	8.856.025,49	885,60	PG
46005	Industrial	61	46.855,30	423	8.856.025,49	885,60	Homologaci3n y PP "La Figuera"
46005	Industrial	109	49.670,68	423	8.856.025,49	885,60	PP "La Garrofera"
46005	Industrial	58	62.159,45	423	8.856.025,49	885,60	Homologaci3n y PP "La Figuera"
46005	Industrial	748	62.321,76	423	8.856.025,49	885,60	PP "La Garrofera"
46005	Industrial	108	88.270,67	423	8.856.025,49	885,60	Homo. y PP Sector I
46005	Industrial	62	191.116,28	423	8.856.025,49	885,60	PP Industrial "Els Molinos"
46005	Industrial	63	497.546,36	423	8.856.025,49	885,60	PG
46005	Terciario	56	2.629,02	423	8.856.025,49	885,60	HOMO. Sectorial Modificativa N 8
46021	Industrial	1.486	1.924,04	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Industrial	1.520	3.984,81	423	8.856.025,49	885,60	MOD.SECT-AM-4,AM-5,AM-6 /A-6
46021	Industrial	1.478	4.922,48	423	8.856.025,49	885,60	HOMO MODIF. Y PP SECTOR PP-4 (Anteriormente exp. 19940538)
46021	Industrial	1.522	56.231,28	423	8.856.025,49	885,60	HOMO MODIF. Y PP SECTOR PP-4 (Anteriormente exp. 19940538)
46021	Industrial	1.514	94.249,55	423	8.856.025,49	885,60	HOMO MODIF. Y PP SECTOR PP-4 (Anteriormente exp. 19940538)
46021	Industrial	1.508	155.097,18	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Industrial	1.509	227.403,22	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Industrial	1.480	442.218,34	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Industrial	1.507	570.186,70	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.516	2.137,37	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.510	2.340,99	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.518	9.041,08	423	8.856.025,49	885,60	HOMO MODIF. Y PP SECTOR PP-4 (Anteriormente exp. 19940538)
46021	Terciario	1.519	10.204,25	423	8.856.025,49	885,60	HOMO MODIF. Y PP SECTOR PP-4 (Anteriormente exp. 19940538)
46021	Terciario	1.517	55.981,68	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.521	69.278,95	423	8.856.025,49	885,60	HOMO MODIF. Y PP SECTOR PP-4 (Anteriormente exp. 19940538)
46021	Terciario	1.506	76.641,31	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.523	78.022,05	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.505	90.460,59	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.513	93.719,97	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.485	118.417,56	423	8.856.025,49	885,60	MOD.SECT-AM-4,AM-5,AM-6 /A-6
46021	Terciario	1.511	128.519,59	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.512	273.194,40	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46021	Terciario	1.481	275.711,50	423	8.856.025,49	885,60	MOD.SECT-AM-4,AM-5,AM-6 /A-6
46102	Industrial	905	109.976,50	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46102	Industrial	908	790.591,67	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46102	Industrial	910	1.051.937,30	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46102	Industrial	909	1.195.825,39	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46102	Terciario	705	9.357,91	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46102	Terciario	704	17.668,72	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46102	Terciario	703	24.201,12	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46159	Industrial	842	4.591,22	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46159	Industrial	807	12.086,16	423	8.856.025,49	885,60	MOD. N 8 PG: BARRIO SAN JERONIMO
46159	Industrial	806	22.054,28	423	8.856.025,49	885,60	MOD. N 8 PG: BARRIO SAN JERONIMO
46159	Industrial	809	52.569,48	423	8.856.025,49	885,60	HOMO SECTOR CAMPO ARENAL
46159	Industrial	837	74.366,91	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46159	Industrial	868	83.820,40	423	8.856.025,49	885,60	MOD. N 8 PG: BARRIO SAN JERONIMO
46159	Industrial	869	196.930,58	423	8.856.025,49	885,60	Mod 15 PG, PP Mas del Oil. Contiene exp. 20030280 y 19960407
46159	Industrial	808	452.410,42	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46159	Industrial	838	517.487,65	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46159	Terciario	867	11.604,65	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46244	Industrial	312	931,52	423	8.856.025,49	885,60	Homologaci3n y PP "La Figuera" (Planeamiento de Alaqu3s)
46244	Industrial	317	2.047,43	423	8.856.025,49	885,60	PG (Planeamiento de Alaqu3s)
46244	Industrial	320	6.607,55	423	8.856.025,49	885,60	Homo. y PP Sector I (Planeamiento de Alaqu3s)
46244	Industrial	311	8.221,47	423	8.856.025,49	885,60	Homologaci3n y PP "La Figuera" (Planeamiento de Alaqu3s)
46244	Terciario	426	135,50	423	8.856.025,49	885,60	HOMO. Sectorial Modificativa N 8 (Planeamiento de Alaqu3s)
46244	Terciario	427	1.258,16	423	8.856.025,49	885,60	HOMO. Sectorial Modificativa N 8 (Planeamiento de Alaqu3s)
46244	Terciario	211	317.706,19	423	8.856.025,49	885,60	PGDU
46250	Terciario	1.452	281.013,47	424	281.013,47	28,10	MODIFICACION PE FERIA VALENCIA
46078	Industrial	1.560	15.114,69	425	446.922,57	44,69	PLAN GENERAL
46078	Industrial	1.491	92.386,40	425	446.922,57	44,69	PLAN GENERAL
46078	Industrial	1.554	111.953,45	425	446.922,57	44,69	PLAN GENERAL
46078	Terciario	1.559	3.692,42	425	446.922,57	44,69	MOD. PG: 8 PUNTOS
46078	Terciario	1.490	31.661,92	425	446.922,57	44,69	PP SECTOR ADEMUMZ TERC. 14.11 HA
46078	Terciario	1.540	35.976,69	425	446.922,57	44,69	PLAN GENERAL
46078	Terciario	1.492	71.119,63	425	446.922,57	44,69	PLAN GENERAL
46078	Terciario	1.570	85.017,39	425	446.922,57	44,69	PP SECTOR ADEMUMZ TERC. 14.11 HA
46213	Industrial	627	1.447,05	426	1.447,05	0,14	
46213	Industrial	623	6.432,17	427	6.432,17	0,64	
46078	Terciario	1.541	10.465,55	428	10.465,55	1,05	PLAN GENERAL
46190	Terciario	1.264	5.363,52	429	5.363,52	0,54	PP Lloma Llarga
46259	Industrial	536	58.551,12	430	58.551,12	5,86	
46032	Industrial	995	5.516,70	431	11.466,41	1,15	PGDU
46032	Industrial	994	5.949,71	431	11.466,41	1,15	PGDU
46032	Industrial	1.020	9.935,25	432	19.895,23	1,99	PGDU
46032	Industrial	1.017	9.959,99	432	19.895,23	1,99	PGDU

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46013	Industrial	86	92.896,39	433	462.360,15	46,24	PGOU Alboraya: Revisi3n y adaptaci3n
46032	Industrial	978	26.885,60	433	462.360,15	46,24	PGDU
46032	Industrial	1.019	43.728,22	433	462.360,15	46,24	PGDU
46032	Industrial	1.018	52.926,85	433	462.360,15	46,24	PGDU
46074	Industrial	734	115.734,25	433	462.360,15	46,24	PGDU
46237	Industrial	411	1.626,89	433	462.360,15	46,24	
46237	Industrial	412	22.967,69	433	462.360,15	46,24	
46237	Industrial	410	46.917,04	433	462.360,15	46,24	
46237	Terciario	413	8.472,12	433	462.360,15	46,24	
46250	Industrial	1.433	49.931,19	433	462.360,15	46,24	PGDU
46250	Terciario	1.439	273,92	433	462.360,15	46,24	PGDU
46259	Industrial	589	7.365,73	434	7.365,73	0,74	
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	18	787,76	435	814.874,30	81,49	MOD. PGOU VARIOS PUNTOS /A-7
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	10	983,17	435	814.874,30	81,49	MOD. PGOU VARIOS PUNTOS /A-7
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	17	1.276,69	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	9	1.987,95	435	814.874,30	81,49	MOD. PGOU VARIOS PUNTOS /A-7
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	6	2.652,12	435	814.874,30	81,49	MOD. PGOU VARIOS PUNTOS /A-7
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	7	2.898,08	435	814.874,30	81,49	MOD. PGOU VARIOS PUNTOS /A-7
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	8	3.572,89	435	814.874,30	81,49	MOD. PGOU VARIOS PUNTOS /A-7
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	14	5.397,73	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	5	6.414,04	435	814.874,30	81,49	MOD. PGOU VARIOS PUNTOS /A-7
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	11	19.465,90	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	13	28.585,57	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	15	35.978,55	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	16	48.569,54	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	4	80.065,18	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	DOTACIONAL EDUCATIVO	12	83.413,22	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	Terciario	1.539	4.312,00	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46078	Terciario	1.538	71.203,82	435	814.874,30	81,49	PLAN GENERAL
46190	DOTACIONAL EDUCATIVO	3	410.552,04	435	814.874,30	81,49	PG
46190	Terciario	1.254	1.456,31	435	814.874,30	81,49	Homologaci3n y PRIM "Santa Gemma"
46190	Terciario	1.253	5.301,72	435	814.874,30	81,49	Homologaci3n y PRIM "Santa Gemma"
46190	Terciario	1.252	3.954,29	436	3.954,29	0,40	Homologaci3n y PRI "Mas del Rosari"
46259	Industrial	590	11.663,10	437	47.744,02	4,77	
46259	Industrial	778	36.080,93	437	47.744,02	4,77	
46166	Industrial	664	43.901,82	438	43.901,82	4,39	PGDU
46190	Industrial	1.261	40.261,07	439	3.823.050,08	382,31	PG
46190	Industrial	1.270	374.900,34	439	3.823.050,08	382,31	PG
46190	Industrial	1.269	854.182,75	439	3.823.050,08	382,31	Homologaci3n y PP Sector 1
46190	Industrial	1.263	2.401.585,49	439	3.823.050,08	382,31	Modificaci3n N 28 "Fuente del Jarro"
46190	Terciario	1.251	4.412,12	439	3.823.050,08	382,31	Homologaci3n y PP Sector 1
46190	Terciario	1.267	21.100,26	439	3.823.050,08	382,31	Homologaci3n Parcial Modificativa PG "Llano del Cura"
46190	Terciario	1.255	126.608,05	439	3.823.050,08	382,31	Homologaci3n Parcial Modificativa PG "Llano del Cura"
46166	Industrial	577	93.772,02	440	93.772,02	9,38	HOMOLOGACION Y PP LA CLOSA
46166	Industrial	576	8.941,91	441	8.941,91	0,89	PGDU
46214	Terciario	1.312	1.773,37	442	1.773,37	0,18	HOMO MODIF. Y PP MASIA DE PORKINOS
46135	Terciario	370	98.024,61	443	98.024,61	9,80	
46135	Industrial	369	13.047,17	444	67.883,78	6,79	
46135	Industrial	371	54.836,61	444	67.883,78	6,79	
46166	Industrial	578	5.438,61	445	5.438,61	0,54	PGDU
46214	Terciario	1.281	9.472,96	446	49.162,69	4,92	HOMO MODIF. Y PP MASIA DE PORKINOS
46214	Terciario	1.282	16.522,25	446	49.162,69	4,92	HOMO MODIF. Y PP MASIA DE PORKINOS
46214	Terciario	1.280	23.167,48	446	49.162,69	4,92	HOMO MODIF. Y PP MASIA DE PORKINOS
46214	Terciario	1.292	373,02	447	373,02	0,04	PGDU
46249	Industrial	830	477.037,80	448	477.		

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46025	Industrial	90	2.227,74	459	5.490,83	0,55	
46025	Terciario	47	3.263,09	459	5.490,83	0,55	
46260	Industrial	53	15.621,21	460	15.621,21	1,56	PGOU
46214	Terciario	1.309	1.201,14	461	1.201,14	0,12	PGOU
46171	Terciario	854	5.936,77	462	5.936,77	0,59	HOMO MODIF. Y PP SECTOR "NPR-1 BADIA"
46095	Industrial	386	998,66	463	187.576,75	18,76	PG
46095	Industrial	387	1.326,36	463	187.576,75	18,76	PG
46095	Industrial	385	7.008,44	463	187.576,75	18,76	PG
46095	Industrial	752	178.243,29	463	187.576,75	18,76	PG
46214	Terciario	1.310	2.588,11	464	2.588,11	0,26	PGOU
46216	Terciario	354	2.477,66	465	2.477,66	0,25	
46116	Terciario	64	10.954,54	466	10.954,54	1,10	
46025	Industrial	48	5.306,53	467	38.280,62	3,83	
46025	Industrial	89	28.992,49	467	38.280,62	3,83	
46171	Industrial	860	3.981,60	467	38.280,62	3,83	PGOU
46249	Industrial	786	13.333,87	468	438.802,56	43,88	ED Manzana 7 Parque Empresarial "Nuevo Tollo"
46249	Industrial	824	78.580,52	468	438.802,56	43,88	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	825	346.888,17	468	438.802,56	43,88	HOMO Y PP SECTOR INDUST. "NUEVO TOLLO"
46903	Terciario	696	12.682,61	469	12.682,61	1,27	PG
46190	Industrial	1.265	29.542,75	470	1.435.987,70	143,60	PG
46190	Industrial	1.266	173.365,04	470	1.435.987,70	143,60	PG
46190	Industrial	1.262	174.073,81	470	1.435.987,70	143,60	PG
46190	Industrial	1.250	397.670,66	470	1.435.987,70	143,60	PG
46190	Industrial	1.240	661.335,43	470	1.435.987,70	143,60	PG
46099	Industrial	876	49.243,62	471	126.833,83	12,68	PGOU
46099	Terciario	881	42.667,03	471	126.833,83	12,68	PGOU
46177	Industrial	1.610	29.095,85	471	126.833,83	12,68	NSSS
46250	Terciario	1.434	5.827,33	471	126.833,83	12,68	DUT Y PP SECTOR SUZ-2 (TERCIARIO). Perteneciente a Albalat de los Sorells
46214	Terciario	1.160	1.632,88	472	1.632,88	0,16	PGOU
46116	Terciario	208	358,60	473	16.644,30	1,66	Perteneciente a Planeamiento de San Antonio de Benagéber
46116	Terciario	203	16.285,70	473	16.644,30	1,66	
46014	Industrial	264	1.115.318,63	474	1.634.599,94	163,46	NSSS
46163	Industrial	1.192	437.834,05	474	1.634.599,94	163,46	PGOU, Polígono Mediterráneo. (Aprobación suspendida)
46163	Terciario	1.002	15.878,19	474	1.634.599,94	163,46	PGOU
46163	Terciario	1.191	65.569,06	474	1.634.599,94	163,46	PGOU
46163	Industrial	1.193	23.566,40	475	90.458,21	9,05	PGOU
46163	Industrial	1.194	66.891,81	475	90.458,21	9,05	PGOU
46163	Terciario	1.001	1.753,70	476	1.753,70	0,18	PGOU
46256	Industrial	101	463.183,47	477	463.183,47	46,32	NSSS
46070	Terciario	1.551	6.628,01	478	6.628,01	0,66	PGOU
46171	Industrial	856	360.253,79	479	360.253,79	36,03	PGOU
46070	Terciario	1.477	16.807,38	480	16.807,38	1,68	PLAN PARCIAL DEL SECTOR R-11 Y R-12
46116	Terciario	364	3.381,27	481	3.381,27	0,34	
46256	Industrial	105	77.418,10	482	77.418,10	7,74	NSSS
46903	Industrial	693	27.259,53	483	566.655,08	56,67	PG
46903	Industrial	692	88.367,99	483	566.655,08	56,67	PG
46903	Industrial	792	350.316,36	483	566.655,08	56,67	PG
46903	Terciario	667	6.267,25	483	566.655,08	56,67	PG
46903	Terciario	695	10.047,34	483	566.655,08	56,67	PG
46903	Terciario	791	36.803,48	483	566.655,08	56,67	PP Sector T-1
46903	Terciario	793	47.593,13	483	566.655,08	56,67	PP Modificativo Sector I-2
46903	Terciario	669	3.150,80	484	3.150,80	0,32	PG
46129	Industrial	113	4.979,23	485	4.979,23	0,50	
46116	Terciario	321	1.245,96	486	20.974,26	2,10	Perteneciente a Planeamiento de San Antonio de Benagéber
46116	Terciario	365	13.407,24	486	20.974,26	2,10	
46903	Terciario	668	6.321,05	486	20.974,26	2,10	PG
46256	Terciario	338	7.560,25	487	7.560,25	0,76	Sector Chacarell Zona 1
46051	Terciario	1.038	39.728,95	488	39.728,95	3,97	HOMOLOGACIÓN MODIF. Y PLAN PARCIAL SECTOR MOLI NDU
46177	Industrial	1.613	15.990,75	489	440.945,43	44,09	NSSS
46177	Industrial	1.611	109.245,83	489	440.945,43	44,09	HOMOLOGACIÓN Y PP SECTOR 5 TORRUBERO
46177	Industrial	1.606	207.183,07	489	440.945,43	44,09	NSSS
46177	Terciario	1.608	320,46	489	440.945,43	44,09	NSSS
46177	Terciario	1.616	1.667,24	489	440.945,43	44,09	PP DE MEJORA UE "CAM-VELL DE MASSAFASSAR"
46177	Terciario	1.614	3.510,84	489	440.945,43	44,09	NSSS
46177	Terciario	1.607	5.548,89	489	440.945,43	44,09	NSSS
46177	Terciario	1.615	20.825,35	489	440.945,43	44,09	NSSS
46177	Terciario	1.612	76.653,00	489	440.945,43	44,09	CORRECCION ERRORES HOMOL. SECTOR 3
46199	Terciario	444	629,90	490	5.277,63	0,53	
46199	Terciario	443	1.369,45	490	5.277,63	0,53	
46199	Terciario	442	3.278,28	490	5.277,63	0,53	
46051	Terciario	1.039	5.036,70	491	5.036,70	0,50	HOMOLOGACIÓN MODIF. Y PLAN PARCIAL SECTOR MOLI NDU
46249	Industrial	831	1.718,57	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	834	3.837,26	492	607.376,09	60,74	PP SECTOR UU-4
46249	Industrial	804	16.721,61	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	796	27.244,03	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	798	30.151,97	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	835	39.918,26	492	607.376,09	60,74	PP SECTOR UU-4
46249	Industrial	715	49.806,14	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	832	100.360,37	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	833	106.658,06	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Industrial	785	228.696,73	492	607.376,09	60,74	PGOU /A-1-3
46249	Terciario	797	2.263,07	492	607.376,09	60,74	MOD.ACT IND. EL MELERO /A-4

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46171	Industrial	849	123.366,32	493	150.245,10	15,02	PGOU
46171	Terciario	857	26.878,77	493	150.245,10	15,02	PGOU
46199	Industrial	437	129.701,77	494	160.797,48	16,08	
46199	Terciario	440	1.727,03	494	160.797,48	16,08	
46199	Terciario	439	1.788,64	494	160.797,48	16,08	
46199	Terciario	345	5.698,01	494	160.797,48	16,08	
46199	Terciario	441	21.882,03	494	160.797,48	16,08	
46171	Industrial	858	3.692,51	495	3.692,51	0,37	PGOU
46256	Terciario	339	38.197,15	496	38.197,15	3,82	Sector Chacarell Zona 1
46070	Terciario	1.544	235.331,03	497	235.331,03	23,53	PGOU
46903	Terciario	670	1.586,03	498	1.586,03	0,16	PG
46249	Industrial	826	5.814,25	499	5.814,25	0,58	PGOU /A-1-3
46051	Terciario	1.041	46.449,91	500	46.449,91	4,64	HOMOLOGACIÓN MODIF. Y PLAN PARCIAL SECTOR MOLI NDU
46164	Industrial	572	68.727,19	501	104.694,40	10,47	
46199	Industrial	438	35.967,21	501	104.694,40	10,47	
46202	Terciario	420	141.962,54	502	596.197,51	59,62	Contenido también el exp. 20011113 (PG)
46202	Terciario	414	451.791,56	502	596.197,51	59,62	Contenido también el exp. 20011113 (PG)
46214	Terciario	1.305	2.443,40	502	596.197,51	59,62	HOMO SECTOR GOLF Y GALLIPONT. (planeamiento Poble de Vallbona)
46249	Industrial	836	8.664,33	503	8.664,33	0,87	PGOU /A-1-3
46051	Industrial	1.045	73.916,92	504	73.916,92	7,39	Revisión NSSS
46051	Industrial	1.046	28.760,18	505	394.763,03	39,48	Revisión NSSS
46051	Industrial	1.044	65.770,67	505	394.763,03	39,48	Revisión NSSS
46051	Industrial	1.042	259.400,89	505	394.763,03	39,48	Revisión NSSS
46051	Terciario	1.040	40.823,29	505	394.763,03	39,48	HOMOLOGACIÓN MODIF. Y PLAN PARCIAL SECTOR MOLI NDU
46171	Industrial	862	33.759,96	506	821.859,97	82,19	PGOU
46171	Industrial	850	35.980,22	506	821.859,97	82,19	PGOU
46171	Industrial	852	40.836,15	506	821.859,97	82,19	PGOU
46171	Industrial	861	44.915,54	506	821.859,97	82,19	PGOU
46171	Industrial	851	55.071,12	506	821.859,97	82,19	PGOU
46171	Industrial	859	73.006,30	506	821.859,97	82,19	HOMO Y PP SECTOR SUHI-2
46171	Industrial	853	538.290,68	506	821.859,97	82,19	HOMO Y PP SECTOR SUHI-2
46191	Industrial	542	163.983,08	507	163.983,08	16,40	
46070	Industrial	1.552	84.477,88	508	505.097,45	50,51	PGOU
46070	Industrial	1.536	420.619,56	508	505.097,45	50,51	PGOU
46116	Industrial	283	6.334,24	509	2.007.884,13	200,79	Perteneciente a Planeamiento de San Antonio de Benagéber
46116	Industrial	263	9.165,41	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Industrial	322	9.463,81	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Industrial	275	15.927,11	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Industrial	273	18.623,29	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Industrial	301	21.814,60	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Industrial	274	102.799,99	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Industrial	262	142.682,74	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Terciario	361	5.747,60	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Terciario	363	20.519,62	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Terciario	360	26.171,70	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Terciario	368	43.402,83	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Terciario	276	65.360,48	509	2.007.884,13	200,79	
46116	Terciario	362	79.637,77	509	2.007.884,13	200,79	
46202	Industrial	403	192.049,46	509	2.007.884,13	200,79	
46202	Industrial	402	281.758,86	509	2.007.884,13	200,79	
46202	Industrial	419	566.519,09	509	2.007.884,13	200,79	
46202	Terciario	334	6.605,05	509	2.007.884,13	200,79	
46202	Terciario	319	30.790,16	509	2.007.884,13	200,79	
46202	Terciario	404	48.346,69	509	2.007.884,13	200,79	
46202	Terciario	405	69.194,03	509	2.007.884,13	200,79	Segun planeamiento de L'Eiliana
46202	Terciario	335	217.563,80	509	2.007.884,13	200,79	
46903	Industrial	694	27.405,81	509	2.007.884,13	200,79	PG
46164	Industrial	571	28.203,38	510	385.192,37	38,52	

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46133	Terciario	435	48,28	514	210,34	0,02	
46133	Terciario	353	162,06	514	210,34	0,02	
46051	Industrial	1.047	90.320,95	515	90.320,95	9,03	PRI UE 14
46204	Terciario	976	1.765,31	516	1.765,31	0,18	PP de Mejora sector SP-5 Playa
46051	Industrial	1.043	119.249,78	517	153.561,81	15,36	Revisión NNS
46051	Terciario	1.048	4.722,15	517	153.561,81	15,36	HOMO MOD SECTORIAL NNS Y PP SUR-R10
46051	Terciario	1.049	29.589,88	517	153.561,81	15,36	HOMO MOD SECTORIAL NNS Y PP SUR-R10
46070	Industrial	1.550	461.463,77	518	461.463,77	46,15	PGOU
46204	Terciario	1.272	203,35	519	461,21	0,05	PP de Mejora sector Norte SP-6 Playa
46204	Terciario	1.273	257,87	519	461,21	0,05	PP de Mejora sector Norte SP-6 Playa
46076	Industrial	1.021	27.068,29	520	122.479,91	12,25	NNS
46076	Industrial	1.076	61.517,27	520	122.479,91	12,25	PLAN PARCIAL DE MEJORA INDUSTRIAL
46076	Terciario	1.022	33.894,36	520	122.479,91	12,25	NNS. Camping
46207	Terciario	464	11.652,83	521	11.652,83	1,17	
46171	Industrial	855	61.220,47	522	863.314,88	86,33	HOMO Y PP SECTOR 1 Y 3 (IND. (Este. de Niquera)
46177	Industrial	1.609	8.275,22	522	863.314,88	86,33	Perteneiente al planeamiento de Niquera
46178	Industrial	1.207	49.258,06	522	863.314,88	86,33	NNS
46178	Industrial	1.203	99.430,48	522	863.314,88	86,33	NNS
46178	Industrial	1.204	123.151,74	522	863.314,88	86,33	NNS
46178	Industrial	1.211	128.209,94	522	863.314,88	86,33	PAI L'ALQUIBLE
46178	Industrial	1.206	157.453,87	522	863.314,88	86,33	PAI L'ALQUIBLE
46178	Industrial	1.212	233.514,51	522	863.314,88	86,33	HOMOLOGACION MOD. SECTOR ALBIRE DE S. VICENTE
46178	Terciario	1.210	2.800,60	522	863.314,88	86,33	HOMOLOGACION Y PLAN PARCIAL POLIGONO 13
46178	Terciario	1.205	17.409,29	523	17.409,29	1,74	HOMOLOGACION Y PLAN PARCIAL POL.15 ELS PLANS
46249	Industrial	829	10.491,77	524	10.491,77	1,05	PGOU /A-1-3
46067	Industrial	1.059	78,15	525	889.637,10	88,96	PLAN PARCIAL SECTOR 4 (INDUST. SUR)
46067	Industrial	1.057	51.677,09	525	889.637,10	88,96	HOMOLOGACION GLOBAL NNS
46067	Industrial	1.056	97.502,39	525	889.637,10	88,96	PLAN PARCIAL SECTOR 4 (INDUST. SUR)
46067	Terciario	1.055	48.771,18	525	889.637,10	88,96	HOMOLOGACION GLOBAL NNS
46147	Terciario	1.168	67.348,75	525	889.637,10	88,96	PGOU
46147	Terciario	1.169	87.620,03	525	889.637,10	88,96	PGOU
46202	Industrial	366	2.740,31	525	889.637,10	88,96	
46202	Industrial	367	7.773,41	525	889.637,10	88,96	
46202	Industrial	138	14.756,25	525	889.637,10	88,96	
46202	Industrial	136	36.479,52	525	889.637,10	88,96	
46202	Industrial	304	97.755,07	525	889.637,10	88,96	
46202	Industrial	212	157.835,64	525	889.637,10	88,96	
46202	Industrial	137	219.299,31	525	889.637,10	88,96	
46067	Industrial	1.054	14.181,52	526	14.181,52	1,42	HOMOLOGACION GLOBAL NNS
46205	Terciario	519	1.486,01	527	16.209,38	1,62	Plan Parcial modificativo del Sector 5
46205	Terciario	520	14.723,37	527	16.209,38	1,62	Plan Parcial modificativo del Sector 5
46067	Industrial	1.058	46.247,35	528	46.247,35	4,62	HOMOLOGACION GLOBAL NNS
46205	Industrial	527	3.059,32	529	492.926,42	49,29	Revisión PG
46205	Industrial	511	87.157,94	529	492.926,42	49,29	Revisión PG
46205	Industrial	388	192.881,69	529	492.926,42	49,29	PRI Mod N 3
46205	Industrial	521	209.827,47	529	492.926,42	49,29	Revisión PG
46147	Terciario	979	184.673,81	530	184.673,81	18,47	PGOU
46202	Terciario	141	567.290,50	531	567.290,50	56,73	
46202	Industrial	140	14.781,54	532	14.781,54	1,48	
46147	Industrial	1.175	238.627,54	533	238.627,54	23,86	PGOU
46080	Industrial	91	7.097,91	534	7.097,91	0,71	
46080	Industrial	100	1.191,81	535	102.284,22	10,23	
46080	Industrial	92	3.697,05	535	102.284,22	10,23	
46080	Industrial	103	3.987,40	535	102.284,22	10,23	
46080	Industrial	747	93.407,97	535	102.284,22	10,23	
46205	Industrial	517	44.882,32	536	568.676,09	56,87	Revisión PG
46205	Industrial	518	117.206,28	536	568.676,09	56,87	Revisión PG
46205	Terciario	502	2.658,07	536	568.676,09	56,87	Revisión PG
46205	Terciario	510	24.527,49	536	568.676,09	56,87	Revisión PG
46205	Terciario	380	27.007,34	536	568.676,09	56,87	Revisión PG
46205	Terciario	379	111.449,12	536	568.676,09	56,87	Revisión PG
46205	Terciario	762	240.945,46	536	568.676,09	56,87	Modificación PP "La Murta"
46147	Industrial	1.188	191.750,66	537	197.785,16	19,78	PGOU
46147	Terciario	1.177	1.708,67	537	197.785,16	19,78	PGOU
46147	Terciario	1.178	4.325,83	537	197.785,16	19,78	PGOU
46147	Industrial	1.167	72.472,41	538	236.971,97	23,70	PGOU
46147	Industrial	1.172	164.499,56	538	236.971,97	23,70	PGOU
46147	Terciario	1.173	96.062,18	539	96.062,18	9,61	PGOU
46080	Industrial	99	83.146,99	540	83.146,99	8,31	
46147	Terciario	1.171	38.079,97	541	38.079,97	3,81	PGOU
46228	Terciario	1.629	23.145,27	542	23.145,27	2,31	NNS
46178	Industrial	1.208	57.244,74	543	57.244,74	5,72	NNS
46182	Terciario	477	5.071,25	544	5.071,25	0,51	
46228	Terciario	1.501	14.736,52	545	14.736,52	1,47	PLAN PARCIAL MODIFICAT. SIERRAS DE SERRA
46228	Terciario	1.502	20.122,82	546	20.122,82	2,01	PLAN PARCIAL MODIFICAT. SIERRAS DE SERRA
46147	Industrial	1.176	8.906,68	547	1.623.222,02	162,32	PGOU
46147	Industrial	1.174	133.045,93	547	1.623.222,02	162,32	PGOU
46147	Industrial	1.166	317.840,68	547	1.623.222,02	162,32	PGOU
46147	Industrial	1.179	1.112.120,52	547	1.623.222,02	162,32	PP DE MEJORA DE ORDENACION SECTOR IND S1 "PLA DE CARRASES"
46147	Terciario	1.170	51.308,21	547	1.623.222,02	162,32	PGOU
46114	Industrial	760	168.417,52	548	168.417,52	16,84	

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO										
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones			
46178	Terciario	1.209	17.748,62	549	17.748,62	1,77	HOMO Y PRI UE MONT COEU			
46228	Industrial	1.628	11.042,22	550	147.537,65	14,75	NNS			
46228	Industrial	1.631	130.286,86	550	147.537,65	14,75	NNS			
46228	Terciario	1.632	6.208,57	550	147.537,65	14,75	HOMO Y PP EL SISCAR			
46161	Terciario	96	925,11	551	925,11	0,09				
46220	Industrial	1.487	188.574,91	552	10.995.801,62	1.099,58	PG			
46220	Industrial	1.637	283.414,84	552	10.995.801,62	1.099,58	PG			
46220	Industrial	1.636	285.148,29	552	10.995.801,62	1.099,58	PG			
46220	Industrial	1.592	447.891,92	552	10.995.801,62	1.099,58	Homologación y PP "Caní la Mar" Sagunto-1			
46220	Industrial	1.591	1.389.063,11	552	10.995.801,62	1.099,58	Recoge el 20030008. Mod PP Sector Parc Empresarial Sagunt I			
46220	Industrial	1.593	5.023.074,58	552	10.995.801,62	1.099,58	PG			
46220	Terciario	1.623	27.795,18	552	10.995.801,62	1.099,58	Recoge el 20030008. Mod PP Sector Parc Empresarial Sagunt I			
46220	Terciario	1.622	28.453,34	552	10.995.801,62	1.099,58	Recoge el 20030008. Mod PP Sector Parc Empresarial Sagunt I			
46220	Terciario	1.499	51.094,75	552	10.995.801,62	1.099,58	Recoge el 20030008. Mod PP Sector Parc Empresarial Sagunt I			
46220	Terciario	1.498	51.960,46	552	10.995.801,62	1.099,58	Recoge el 20030008. Mod PP Sector Parc Empresarial Sagunt I			
46220	Terciario	1.621	746.868,01	552	10.995.801,62	1.099,58	Recoge el 20030008. Mod PP Sector Parc Empresarial Sagunt I			
	DOTACIONAL PUERTO				40	2.472.462,24	552	10.995.801,62	1.099,58	
46147	Industrial	1.165	369.050,87	553	369.050,87	36,91	PGOU			
46220	Terciario	1.543	4.033,78	554	4.033,78	0,40	Plan Parcial modificativo sector residencial "Mini-FU"			
46089	Terciario	372	2.853,27	555	2.853,27	0,29				
46228	Industrial	1.626	21.362,39	556	21.362,39	2,14	HOMO Y PP EL SISCAR			
46082	Industrial	1.062	9.423,76	557	20.394,23	2,04	PG			
46082	Terciario	1.061	10.970,47	557	20.394,23	2,04	PG			
46082	Terciario	1.104	23.713,18	558	23.713,18	2,37	PP Modificativo Sector "Abadía"			
46224	Industrial	216	20.770,07	559	20.770,07	2,08				
46134	Industrial	1.145	65.144,12	560	65.144,12	6,51	PP MODIFICATIVO SECTORES 2 Y 3			
46082	Terciario	1.065	8.698,45	561	41.643,14	4,16	PG			
46082	Terciario	1.063	14.820,01	561	41.643,14	4,16	PG			
46082	Terciario	1.064	18.124,67	561	41.643,14	4,16	PG			
46161	Industrial	240	46.165,32	562	325.318,65	32,53				
46161	Industrial	97	72.280,92	562	325.318,65	32,53				
46161	Industrial	721	136.384,54	562	325.318,65	32,53				
46161	Terciario	241	3.163,07	562	325.318,65	32,53				
46182	Industrial	418	67.324,80	562	325.318,65	32,53				
46220	Terciario	1.500	2.878,80	563	33.975,19	3,40	PG			
46192	Industrial	1.617	33.975,19	564	33.975,19	3,40	NNS			
46228	Terciario	1.630	503,86	565	503,86	0,05	NNS			
46089	Industrial	356	53.181,68	566	53.181,68	5,32				
46082	Industrial	1.060	114.959,07	567	114.959,07	11,50	PG			
46149	Industrial	324	23.007,11	568	211.952,74	21,20				
46149	Industrial	323	29.859,71	568	211.952,74	21,20				
46149	Industrial	142	159.085,93	568	211.952,74	21,20				
46228	Terciario	1.627	6.639,65	569	6.639,65	0,66	NNS			
46089	Industrial	357	64.528,56	570	151.136,86	15,11				
46089	Industrial	355	86.608,30	570	151.136,86	15,11				
46082	Terciario	1.105	10.501,75	571	10.501,75	1,05	Homologación y PRI Polígono 13 "Playa de Canet"			
46220	Industrial	1.620	13.023,89	572	900.714,83	90,07	PG			
46220	Industrial	1.638	20.505,35	572	900.714,83	90,07	PG			
46220	Industrial	1.488	29.141,01	572	900.714,83	90,07	PG			
46220	Industrial	1.618	32.659,47	572	900.714,83	90,07	Homologación y PP Macrosector 3			
46220	Industrial	1.589	67.786,08	572	900.714,83	90,07	PG			
46220	Industrial	1.619	97.630,14	572	900.714,83	90,07	PG			
46220	Industrial	1.489	107.518,77	572	900.714,83	90,07	Homologación y PP Macrosector 3			
46220	Industrial	1.639	144.502,49	572	900.714,83	90,07	PG			
46220	Industrial	1.590	356.771,01	572	900.714,83	90,07	Homologación y PP Macrosector 3			
46220	Terciario	1.625	7.774,47	572	900.714,83	90,07	Homologación y PP UE 1,2 y 5 Norte Palencia			
46220	Terciario	1.624	23.402,14	572	900.714,83					

LOCALIZACIÓN Y TAMAÑO DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y LAS AGRUPACIONES PROPUESTAS POR MUNICIPIO							
CPMunicipio (INE)	TipoAE (calificación urbanística)	n (numeración individual)	Superficie n (m2)	N (numeración agrupaciones)	Superficie N (m2)	Superficie N (Ha)	Observaciones
46052	Industrial	742	339.088,16	587	1.262.126,38	126,21	
46103	Industrial	205	20.162,04	587	1.262.126,38	126,21	
46103	Industrial	299	25.651,24	587	1.262.126,38	126,21	
46103	Industrial	247	44.811,71	587	1.262.126,38	126,21	
46103	Industrial	298	250.640,53	587	1.262.126,38	126,21	Pertenece a Planeamiento de Faura
46103	Industrial	740	369.174,59	587	1.262.126,38	126,21	
46122	Industrial	170	279,49	587	1.262.126,38	126,21	Sector I-01
46122	Industrial	169	3.150,56	587	1.262.126,38	126,21	Sector I-02
46122	Industrial	82	6.794,33	587	1.262.126,38	126,21	Sector I-01
46220	Industrial	1.497	16.059,27	587	1.262.126,38	126,21	PG
46220	Industrial	1.496	186.314,46	587	1.262.126,38	126,21	PG
46030	Industrial	126	97.422,86	588	97.422,86	9,74	
46030	Industrial	295	63.642,24	589	63.642,24	6,36	
46232	Terciario	381	3.210,15	590	3.210,15	0,32	NNSS
46030	Industrial	78	13.326,27	591	13.326,27	1,33	
46024	Industrial	498	53.389,99	592	53.389,99	5,34	
46024	Industrial	499	153.935,77	593	153.935,77	15,39	
46902	Terciario	522	17.763,25	594	17.763,25	1,78	Revisión NNSS (Mod. Alineaciones)
46141	Industrial	257	16.226,68	595	16.226,68	1,62	
46028	Terciario	268	49.484,45	596	49.484,45	4,95	
46141	Terciario	272	116.862,20	597	116.862,20	11,69	
46141	Industrial	270	4.319,72	598	26.951,25	2,70	
46141	Industrial	271	22.631,53	598	26.951,25	2,70	
46241	Industrial	654	1.806,45	599	33.504,71	3,35	DJIT Y PP MODIF. SECTOR INDUST. "EL COLADILLO"
46241	Industrial	653	31.698,26	599	33.504,71	3,35	DJIT Y PP MODIF. SECTOR INDUST. "EL COLADILLO"
46088	Terciario	291	12,88	600	448,64	0,04	
46088	Terciario	428	38,05	600	448,64	0,04	
46088	Terciario	292	56,14	600	448,64	0,04	
46088	Terciario	346	65,12	600	448,64	0,04	
46088	Terciario	289	71,06	600	448,64	0,04	
46088	Terciario	290	88,56	600	448,64	0,04	
46088	Terciario	288	116,83	600	448,64	0,04	
46087	Terciario	135	4.414,19	601	4.414,19	0,44	
46201	Terciario	448	86,90	602	202,80	0,02	POSU
46201	Terciario	449	115,90	602	202,80	0,02	POSU
46001	Terciario	93	12.278,13	603	66.324,70	6,63	
46001	Terciario	94	20.836,20	603	66.324,70	6,63	
46001	Terciario	83	33.210,37	603	66.324,70	6,63	
46252	Terciario	111	6.924,57	604	6.924,57	0,69	
46001	Terciario	66	59.993,87	605	59.993,87	6,00	
46242	Industrial	348	50.681,72	606	50.681,72	5,07	
46092	Terciario	249	21.966,24	607	21.966,24	2,20	Disco Borrascas
46092	Terciario	269	139.719,19	608	139.719,19	13,97	Camping
46092	Terciario	248	61.820,04	609	61.820,04	6,18	Camping r/0 Ebr/0n

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES.

BIBLIOGRAFÍA

ADIF. DOCUMENTO DE ACTUALIZACION. DECLARACION SOBRE LA RED. ADIF. 2013

Aguilar, Inmaculada EL ORDEN INDUSTRIAL EN LA CIUDAD. Diputación de Valencia. Valencia 1990

Autoridad Portuaria de Valencia. MEMORIA ANUAL 2011. Autoridad Portuaria de Valencia.2012

Autoridad Portuaria de Valencia. PLAN ESTRATÉGICO ACTUALIZADO 2020. Autoridad Portuaria de Valencia. Septiembre 2011

Autoridad Portuaria de Valencia. PLAN ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA 2001-2015 y PRESENTACIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA 2020

Barcelona-Catalunya Centre-Logístic. LA PLATAFORMA LOGÍSTICA A CATALUNYA. MIRADA AL PRESENT, VISIÓ DE FUTUR. Barcelona-Catalunya Centre-Logístic. Maig 2010

Cano Hurtado, Juan Jaime y Blasco Sánchez, M^ª del Carmen. EL ESPACIO INDUSTRIAL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. UPV. Servicio de Publicaciones. 2002

Colomer Ferrandiz, José Vicente. COMUNICACIONES A LA JORNADA DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN EL ARCO MEDITERRÁNEO. Generalitat Valenciana, UPV y ITAM. 2006

Colomer Ferrandiz, José Vicente. EL ARCO MEDITERRÁNEO Y LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. Generalitat Valenciana, UPV y ITAM. 2006

Centro de Innovación del Transporte (Cenit) y el Ministerio de Fomento. OBSERVATORIO DE LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA. Centro de Innovación del Transporte (Cenit) y el Ministerio de Fomento. 2012

Comisión Europea. LIBRO BLANCO HOJA DE RUTA HACIA UN ESPACIO ÚNICO EUROPEO DE TRANSPORTE: POR UNA POLÍTICA DE TRANSPORTES COMPETITIVA Y SOSTENIBLE. Comisión Europea. Marzo 2011

Consejería de Industria y Medio Ambiente. DIRECTRICES Y PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL SUELO INDUSTRIAL DE LA REGIÓN DE MURCIA. Consejería de Industria y Medio Ambiente. Murcia. 2006

Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. PROPUESTA DE PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana. Marzo 2011

Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA. PROPUESTA DE PLAN PARA LA INFORMACIÓN PÚBLICA. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana. Abril 2010

Conselleria d'Infraestructures i Transport. TRANSPORT FERROVIARI DE MERCADERIES A LA COMUNITAT VALENCIANA. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN INFRAESTRUCTURES, Conselleria d'Infraestructures i Transport. Generalitat Valenciana. 2009

Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. GUIA METODOLÓGICA ESTUDIO DE PAISAJE. Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente. Generalitat Valenciana. 2012

Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. VULNERABILIDAD A LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS POR ACTIVIDADES URBANÍSTICAS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. Colección Cartografía Temática. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Valencia 1998

Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. ACCESIBILIDAD POTENCIAL A LOS RECURSOS HÍDRICOS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA. Colección Cartografía Temática. Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports. Valencia 1998

Conselleria de Medi Ambient, Aigua, urbanisme y Habitatge. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE PROTECCIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA PROPUESTA DE PLAN PARA LA INFORMACIÓN PÚBLICA Conselleria de Medi Ambient, Aigua, urbanisme y Habitatge. Abril de 2010.

- Conselleria de Industria, Comercio e Innovación. ESTRATEGIA DE POLÍTICA INDUSTRIAL 2010-2015. Conselleria de Industria, Comercio e Innovación. Valencia. 2010
- Conselleria de Territori i Habitatge. GUIA MEDIOAMBIENTAL POLÍGONOS INDUSTRIALES DE NUEVA CREACIÓN. Conselleria de Territori i Habitatge. Valencia. 2004
- Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. ANALISIS DEL PAISAJE VISUAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA. Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge. Generalitat Valenciana. Abril 2010
- Departamento de Planificación Portuaria de Amsterdam. PORT-CITY THREE PROSPECTS FOR THE WESTERN IJ-BANKS. Departamento de Planificación Portuaria de Amsterdam. Septiembre 2009
- DTZ. STRATEGIC FRAMEWORK KNOWSLEY INDUSTRIAL PARK. DTZ. Manchester. Agosto 2010
- European Commission, Directorate General for Mobility and Transport. PLANNING METHODOLOGY FOR THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK (TEN-T), European Commission, Directorate General for Mobility and Transport. February 2012
- European Observation Network. TRACC TRANSPORT ACCESIBILITY AT REGIONAL/LOCAL SCALE AND PATTERNS IN EUROPE. ESPON&SPIEKERMANN&WEGENER, URBANA AND REGIONAL RESEARCH. European Observation Network (ESPON). Julio 2010
- Fundación Caixanova. GUIA DE BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN POLÍGONOS INDUSTRIALES. Fundación Caixanova. 2007
- Generalitat de Catalunya. PLA DIRECTOR URBANÍSTIC PER AL DESENVOLUPAMENT D'INFRAESTRUCTURES VIÀRIES, FERROVIÀRIES I LOGÍSTIQUES AL PENEDÈS. Generalitat de Catalunya. Marzo 2012
- Generalitat Valenciana. PLAN DE INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS 2010-2020 DE LA COMUNITAT VALENCIANA. Generalitat Valenciana. 2010
- Generalitat Valenciana. ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA. Informe de Avance. Generalitat Valenciana. Diciembre 2010
- Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas. AVANCE DEL PLAN TERRITORIAL DE LA RED INTERMODAL Y LOGÍSTICA DEL TRANSPORTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO. Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas. 2009
- GTP Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat Valenciana. MEMORIA DE GESTIÓN 2005-2010. GTP Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat Valenciana. Diciembre 2010
- Institut Català del Sòl. SECTORES DE ACTIVIDAD ECONÓMICA. LIBRO DE ESTILO. Institut Català del Sòl. Generalitat de Catalunya. 2007
- López Groh, Francisco. LA REGENERACIÓN DE ÁREAS INDUSTRIALES. Sepes Entidad Estatal de Suelo. 2011
- Ministerio de Fomento. ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA. Documento de Avance. Ministerio de Fomento. Julio 2013
- Ministerio de Fomento. ESTUDIO DEL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO, MARZO 2011. Marzo 2011
- Ministerio de Fomento. MAPS OF THE COMPREHENSIVE AND THE CORE NETWORK Y RED TRANSEUROPEA ESPAÑOLA DE TRANSPORTE. RED BÁSICA. Ministerio de Fomento. 2013
- Ministerio de Fomento. PLAN DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (PITVI) 2012-2024 Documento Inicial para presentación institucional y participación pública. Ministerio de Fomento. Septiembre 2012
- Ministerio de Fomento. PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE (2005-2020) Ministerio de Fomento. 2005
- Ministerio de Fomento. PLAN ESTRATÉGICO PARA EL IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA Ministerio de Fomento. Septiembre 2010
- Ministerio de Fomento. PROYECTO DE IMPLANTACIÓN DEL ANCHO UIC EN EL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO. MURCIA/CARTAGENA - ALACANT - VALÈNCIA - TARRAGONA - CASTELLBISBAL. Ministerio de Fomento. Diciembre de 2012.

- Ministerio de Vivienda. LIBRO BLANCO DE LA SOSTENIBILIDAD DEL URBANISMO ESPAÑOL. Ministerio de Vivienda. Gobierno de España. Abril 2010
- Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Logistop y el Ministerio de Educación y Ciencia. VISIÓN ESTRATÉGICA 2020 DE LA LOGÍSTICA INTEGRAL EN ESPAÑA. Plataforma Tecnológica en Logística Integral, Logistop y el Ministerio de Educación y Ciencia. 2009
- Pellenbarg, Pieter H. SUSTAINABLE BUSINESS SITIES IN THE NETHERLANDS (y "Sustainable Business Sities in the Netherlands: A Review") University of Groningen, 1999
- Sobrino, J. ARQUITECTURA INDUSTRIAL EN ESPAÑA, 1830-1990 Cátedra. Madrid. 1996
- The European Commission. SUPPORTING EU'S FREIGHT TRANSPORT LOGISTICS ACTION. PLAN ON GREEN CORRIDORS ISSUES. The European Commission 2010
- UNO Organización Empresarial de Logística y Transporte. ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA. UNO Organización Empresarial de Logística y Transporte. Mayo 2012
- Velázquez Valoria, Isabela y Verdaguer Viana-Cárdenas, Carlos. REGENERACIÓN URBANA INTEGRAL. Tres Experiencias Europeas Innovadoras: Île de Nantes, Coin Street y el Barrio de la Mina. SEPES Entidad Estatal de Suelo. 2011

LEGISLACIÓN CONSULTADA

- Anteproyecto de Ley, de la Generalitat, de ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y PAISAJE, DE LA COMUNITAT VALENCIANA. Julio 2012
- Decreto 54/1990, de 26 marzo, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Nomenclátor de ACTIVIDADES MOLESTAS, INSALUBRES, NOCIVAS Y PELIGROSAS. DOCV nº 1288 20/04/1990
- Acuerdo de 28 de enero de 2003, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba definitivamente el PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE CARÁCTER SECTORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA) DOCV nº 4429 30/01/2003
- Decreto 58/2013, de 3 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL FORESTAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA. DOCV nº 4495 08/05/2013
- Ley 1/2012, de 10 de mayo, de la Generalitat, de MEDIDAS URGENTES DE IMPULSO A LA IMPLANTACIÓN DE ACTUACIONES TERRITORIALES ESTRATÉGICAS. DOCV nº 4495 14/05/2012
- Decreto Ley 2/2011, de 4 de noviembre, del Consell, de MEDIDAS URGENTES DE IMPULSO A LA IMPLANTACIÓN DE ACTUACIONES TERRITORIALES ESTRATÉGICAS. DOCV nº 6645 07/11/2011
- Decreto 49/2013, de 12 de abril, del Consell, por el que se aprueba el CATÁLOGO DEL SISTEMA VIARIO DE LA COMUNITAT VALENCIANA. DOCV nº 7003 15/04/2013
- Ley 8/2013, de 26 de junio, de REHABILITACIÓN, REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN URBANAS (BOE nº153 de 27 de junio de 2013)
- Ley 4/2004, de 30 de junio de la Generalitat, de ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PROTECCIÓN DEL PAISAJE (BOE nº174 de 20 de julio de 2004)
- Resolución de 25 de enero de 2010 de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen MEDIDAS ESPECIALES DE REGULACIÓN DEL TRÁFICO DURANTE EL AÑO 2010. BOE nº40 15/02/2010
- Decreto 49/2011, de 6 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el PLAN ESPECIAL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL. DOCV Nº 6518 11/05/2011
- Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA. DOCV Nº 6441 19/01/2011
- Propuestas Temáticas de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana: Objetivo 15. Energía, Objetivo 16 Logística, Objetivo 17 Innovación, Objetivo 18 Conectividad, Objetivo 19 Movilidad, Objetivo 20 Infraestructuras, Objetivo 23 Suelo, Objetivo 24 Actividad Económica y Objetivo 29 Áreas Funcionales y Documentos, Anexos.

PÁGINAS WEB

ADIF	http://www.adif.es
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	http://www.valenciaport.com/
CARTOGRAFÍA DE LA CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE	http://cartoweb.cma.gva.es/visor/
DIPUTACIÓN DE VALENCIA	http://www.dival.es/
EL BLOG DE JOSÉ FARIÑA	http://elblogdefarina.blogspot.com.es/
ESPON	http://www.espon.eu/main/
EUROPEAN COMMISSION MOBILITY AND TRANSPORT	http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/consultations/2010_09_15_future_policy_en.htm
EUROSTAT	http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/
GESTION DE POLIGONOS (DIPUTACION DE VALENCIA)	http://www.gestiondepolygonos.com/poligonos-industriales-Valencia
GUIA EMPRESARIAL, POLIGONOS INDUSTRIALES.	http://www.diremcova.es/es_POLIGONOS_PROVINCIAS.php?frm_empresa=&frm_actividad=&prov=652&loc=1
GTP	http://www.gtp-gva.es/plv/plv.html
INCASOL	http://www20.gencat.cat/portal/site/incasol?newLang=es_ES
INFORMACIÓN Y SERVICIOS PARA EL SECTOR FERROVIARIO	http://www.geotren.es/
INFRAESTRUCTURA DE DATOS ESPACIALES DE ESPAÑA	http://www.idee.es
INSTITUTO VALENCIANO DE ESTADÍSTICA	http://www.ive.es/
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA	http://www.ine.es/
INSTITUT CARTOGRÀFIC VALENCIÀ	http://www.icv.gva.es/
INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL	http://www.ign.es/
KNOWSLEY	http://www.knowsley.gov.uk/
MINISTERIO DE FOMENTO	http://www.fomento.es/
REVISTES CATALANES AMB ACCÉS OBERT	http://www.raco.cat/
SEPIVA	http://www.sepiva.es/
SEPES	http://www.sepes.es/
URBAN-E. TERRITORIO, URBANISMO, PAISAJE, SOSTENIBILIDAD Y DISEÑO URBANO	http://urban-e.aq.upm.es/