

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE ALZIRA (VALENCIA)

ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

MARZO 2024

PROMOTOR:

EQUIPO TÉCNICO
REDACTOR:



Ajuntament d'Alzira

GRUPO DAYHE
DEVELOPMENT & INVESTMENT



C/ En Sanç, nº 3 – Pta. 1. 46001 València. Tlf.
96 368 55 53 / 663 394 757.

<https://grupodayhe.es/> info@grupodayhe.com

C/ Sant Roc, 6
46600 Alzira
Tel.962 40 04 50

Coordinación del proyecto:

Alejandro Navarro Maeztu.
Arquitecto col. nº 5.614

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR

Ha intervenido en la redacción del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Alzira (Valencia), el siguiente equipo técnico:



DIRECCIÓN

- Coordinador:Alejandro Navarro Maeztu.
- Titulación:..... Arquitecto. Col. nº 5.614.
- Dirección C/ En Sanz, nº 3, pta. 1. 46001 Valencia.
- Promotor del Plan: Ayuntamiento de Alzira.



EQUIPO TÉCNICO REDACTOR

- José Luis Gallego Suárez. Ingeniero Geodésico, Cartográfico y Topográfico. Ingeniero Técnico en Topografía. Programa I.E.S.E.
- Álvaro Yécora BujandaIngeniero Técnico Forestal. Ingeniero Industrial. Licenciado en Ciencias Ambientales. Master en SIG.
- Jose Fco. Bedmar del Peral..... Ingeniero de obras públicas.
- María Arenas Huerta.....Ingeniera de caminos, canales y puertos.
- Iván Gómez Molina Arquitecto.
- Cristina Muñoz González Arquitecta.
- Claudia Sofía Apráez Salazar..... Arquitecta.
- Daniel Alemany Simó..... Ingeniero Industrial.
- Iolanda Maronda Tarrasa..... Graduada en Ingeniería en Tecnologías Industriales.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALZIRA**DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
ÍNDICE GENERAL**

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	4
1.2. CONTENIDO DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO	5
1.3. PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA	6
1.4. MARCO LEGAL	7
1.5. METODOLOGÍA	12
2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA. CONTENIDO DE ALTERNATIVAS	14
2.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN. ALCANCE DEL PMUS	14
2.2. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA	15
2.3. CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS	17
3. CARACTERÍSTICAS AMBIENTAL Y TERRITORIAL	20
3.1. MEDIO FÍSICO	20
3.2. MEDIO BIOLÓGICO	31
3.3. MEDIO SOCIOECONÓMICO	37
3.4. USOS PREEXISTENTES EN EL SUELO, EDIFICACIONES	42
3.5. MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS	44
3.6. INFRAESTRUCTURA VERDE	47
3.7. UNIDADES DE PAISAJE	54
3.8. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS ASPECTOS MÁS RELEVANTES DEL MEDIO AMBIENTE Y EL MODELO TERRITORIAL EN CASO DE NO DESARROLLAR EL PMUS TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO	62
4. PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES EXISTENTES	64
4.1. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS POSIBLES RIESGOS AMBIENTALES	64
4.2. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL QUE PUEDEN VERSE AFECTADOS DE MANERA SIGNIFICATIVA EN CASO DE NO APLICAR EL PMUS	74
5. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD	79
5.1. PROTEGER Y CONSERVAR EL MEDIO NATURAL, EN ESPECIAL, LA ZONA HÚMEDA	79
5.2. ORDENAR LOS RECURSOS NATURALES EN EL CONTEXTO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE	79
5.3. PREVENCIÓN DE RIESGOS NATURALES E INDUCIDOS	80
5.4. USO SOSTENIBLE Y PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS	80
5.5. ADECUADA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS	80
5.6. IMPLEMENTACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS	80

6.	PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE Y EN EL MODELO TERRITORIAL.....	81
6.1.	EFFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS.....	81
6.2.	EFFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MODELO TERRITORIAL	82
6.3.	VALORACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS	84
7.	INCIDENCIA EN LA ETCV Y OTROS PLANES Y PROGRAMAS	86
7.1.	ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (ETCV)	86
8.	MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y CONTRARRESTAR CUALQUIER EFECTO SIGNIFICATIVO NEGATIVO EN EL MEDIO AMBIENTE POR APLICACIÓN DEL PMUS	101
8.1.	MEDIDAS PREVISTAS	101
8.2.	IDENTIFICACIÓN DEL ORGANISMO RESPONSABLE DE SU EJECUCIÓN	105
8.3.	INFORMES DE SEGUIMIENTO PARA EL PLAN.....	105
8.4.	ACTUALIZACIONES Y REVISIONES DEL PLAN	105
8.5.	VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS Y PROPUESTAS DEL PLAN	106
9.	MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO (PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL)	107
9.1.	OBJETIVOS GENERALES DE LAS MEDIDAS DE SEGUIMIENTO.....	108
9.2.	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	109
9.3.	EFICIENCIA ENERGÉTICA	117
9.4.	TENDENCIA ACTUAL DE EMISIONES.....	118
9.5.	INDICADORES	119
9.6.	ESTABLECIMIENTO DE LOS INDICADORES.....	123
9.7.	EL INFORME DE SEGUIMIENTO	124
9.8.	ESTRUCTURA DE SEGUIMIENTO	125
10.	RESUMEN NO TÉCNICO.....	126
10.1.	SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL Y PROBLEMÁTICA EXISTENTE	126
10.2.	OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL	137
10.3.	ALTERNATIVAS CONSIDERADAS.....	137
10.4.	INCIDENCIA DE LA ACTUACION EN EL MODELO TERRITORIAL Y SOBRE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA	138
10.5.	EFFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES Y MEDIDAS PROPUESTAS. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO.....	138
10.6.	MEDIDAS CORRECTORAS	140
11.	CONCLUSIÓN.....	142
	DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	143

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

El planeamiento vigente en el municipio de Alzira es el Plan General de 2002, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en sesión de fecha 21 de diciembre de 2001 (BOP 05.07.2002; DOCV 14.08.2002). Fue objeto de evaluación ambiental (expediente 184/1998-AIA) emitiéndose Declaración de Impacto Ambiental favorable con condicionantes el 19 de enero de 2001.

El PG vigente está en trámite de revisión (35-2009-EAE) y dispone de Documento de Referencia emitido el 21 de enero de 2010. El Ayuntamiento ha remitido escrito de 5 de noviembre de 2020, relativo a las últimas actuaciones efectuadas, lo que indica que prosigue su tramitación.

El 14 de enero de 2020 tuvo entrada, en el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, la solicitud del Ayuntamiento de Alzira para iniciar el proceso de evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Alzira, acompañada del Documento Inicial Estratégico (DIE) y del borrador del PMUS.

Posteriormente se requiere al Ayuntamiento de Alzira que aporte documentación aclaratoria sobre algunas de las actuaciones propuestas en suelo no urbanizable y el 13 de marzo de 2020 se aporta la documentación requerida.

La documentación aportada es conforme a lo establecido en el artículo 50 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP), por lo que se inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica. Conformen la documentación los siguientes documentos:

- Documento Inicial Estratégico (DIE).
- Borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (Diagnostico y Propuestas).
- Aclaración PMUS.

Con nº de expediente 14/2020-EATE y fecha 27 de mayo de 2021, la Comisión de Evaluación Ambiental emite el Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico del Plan de Movilidad Urbana sostenible de Alzira.

Partiendo de lo anterior, se elabora el presente Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.

1.2. CONTENIDO DEL ESTUDIO AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO

Atendiendo al artículo 54.2 de la Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación del texto refundido de la Ley Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP), el órgano promotor elaborará, simultáneamente a la versión inicial del plan o programa, el estudio ambiental y territorial estratégico, que deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Ser elaborado con la precisión y grado de detalle señalados en el documento de alcance, teniendo en cuenta el contenido de dicho documento y los conocimientos y métodos de evaluación existentes, el contenido y nivel de detalle del plan, la fase del proceso de decisión en que se encuentra y la medida en que la evaluación necesite ser complementada en otras fases del procedimiento, para evitar su repetición.
- b) Facilitar la información especificada en el anexo VII de esta ley, así como aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar la calidad del estudio.
- c) Ser accesible e inteligible para el público y las administraciones públicas afectadas y contener un resumen no técnico de la información a que se refiere el anexo VII de esta ley.
- d) Incluir e integrar los estudios exigidos por la legislación sectorial para analizar los impactos en sectores específicos tales como movilidad, vivienda, Red Natura 2000, patrimonio cultural, paisaje, entre otros.

El contenido del estudio ambiental estratégico aparece recogido en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante LEA), que establece que la información que deberá contener dicho estudio, según lo previsto en su artículo 20, así como en el Anexo VII del Decreto Legislativo 1/2021, será, como mínimo:

- 1) Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas pertinentes.
- 2) Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa.
- 3) Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan o programa.
- 4) Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000.

- 5) Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.
- 6) Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.
- 7) Incidencia de la actuación en el modelo territorial y sobre las determinaciones específicas para la zona en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.
- 8) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo.
- 9) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.
- 10) Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento.
- 11) Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

1.3. PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

La finalidad del proceso de evaluación ambiental estratégica (en adelante EAE), tal y como ha quedado recogido en el apartado anterior, es integrar los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, contribuyendo así a la protección del medio ambiente y a la promoción del desarrollo sostenible. Igualmente, la EAE fomenta la transparencia y la participación ciudadana, permitiendo el acceso a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador.

La EAE consiste en un proceso formal, sistemático y global que evalúa las posibles repercusiones ambientales de las propuestas de políticas, planes y programas durante su elaboración. Dado su carácter preventivo y el nivel estratégico en el que se aplica, es un instrumento con un marcado potencial de integración de las consideraciones ambientales en los procesos de toma de decisiones estratégicas, lo que implica integrar los objetivos ambientales con los económicos y sociales).

La aplicación de la EAE debe permitir mejorar la evaluación de los impactos ambientales indirectos, acumulativos y sinérgicos que puedan derivarse de las políticas, planes y programas. Se pretende garantizar un desarrollo sostenible duradero, justo y saludable, mediante el uso racional de los recursos naturales, la prevención y reducción de la contaminación, la innovación tecnológica y la cohesión social, promoviendo soluciones sostenibles, eficaces y eficientes.

1.4. MARCO LEGAL

Además de la legislación básica mencionada en la que se fundamenta el EATE, el marco legal para la redacción del presente documento se relaciona a continuación:

1.1.4. DIRECTIVAS EUROPEAS

- Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres.
- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CEE del Consejo.
- Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por la que se establecen medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo - Declaración de la Comisión.
- Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el Medio ambiente.
- Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el Medio ambiente.
- Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 junio 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el Medio ambiente.
- Convenio Europeo del Paisaje, elaborado por el Consejo de Europa y presentado oficialmente en el Palazzo Vecchio de Florencia el 20 de octubre de 2000.
- Instrumento de Ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (núm. 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000.

1.2.4. IMPACTO AMBIENTAL

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

- Ley 26/2007 de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 2/1989, de 3 de marzo, de la Generalitat Valenciana, de Impacto Ambiental.
- Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto ambiental. Modificado por Decreto 32/2006, de 10 de marzo, del Consell de la Generalitat Valenciana.
- Orden de 3 de enero de 2005, de la Consellería de Territorio y Vivienda, por la que se establece el contenido mínimo de los estudios de impacto ambiental que se hayan de tramitar en esta Consellería.
- Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los estudios de impacto ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030
- Ley 6/2022, de 5 de diciembre, de la Generalitat, del cambio climático y la transición ecológica de la Comunidad Valenciana

1.3.4. **LEGISLACIÓN URBANÍSTICA**



LEGISLACIÓN URBANÍSTICA ESTATAL

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados (BOE núm. 187, de 06/08/2021).
- Real Decreto 1492/2011 de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de valoraciones de la Ley de Suelo.



LEGISLACIÓN URBANÍSTICA AUTONÓMICA

- Orden de 26 de abril de 1999, por la que se aprueba el Reglamento de zonas de ordenación urbanística de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. Decreto 166/2011, de 4 de noviembre, del Consell, por el que se modifica el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprobó la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana.

- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje (en adelante TRLOTUP).
- Decreto 65/2021, de 14 de mayo, del Consell, de regulación de la Plataforma Urbanística Digital y de la presentación de los instrumentos de planificación urbanística y territorial

1.4.4. AGUAS

- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de aguas.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminares, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
- Real Decreto 606/2003 que modifica el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.
- Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

1.5.4. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

- Ley 2/2015, de 2 de abril, de la Generalitat, de Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana.

1.6.4. FLORA Y FAUNA

- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana.
- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
- Decreto 218/1994, de 17 de octubre, por el que se crea la figura de protección de especies silvestres denominada microrreserva vegetal.
- Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Ley 4/2006, de 19 de mayo, de la Generalitat, de Patrimonio Arbóreo Monumental de la Comunitat Valenciana.

- Decreto 70/2009, de 22 de mayo, del Consell, por el que se crea y regula el Catálogo Valenciano de Especies de Flora Amenazadas y se regulan medidas adicionales de conservación.

1.7.4. AGUAS RESIDUALES

- Ley 2/1992, de 26 de marzo, de saneamiento de las aguas residuales de la Comunitat Valenciana.
- Real Decreto-Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.
- Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, de desarrollo del Real Decreto-Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.
- Decreto 201/2008, de 12 de diciembre, del Consell, por el que se regula la intervención ambiental en las instalaciones públicas de saneamiento de aguas residuales
- Ley 6/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Prevención, Calidad y Control Ambiental de Actividades en la Comunitat Valenciana.
- Decreto 197/2003, de 3 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el II Plan director de Saneamiento y Depuración de la Comunitat Valenciana.

1.8.4. RESIDUOS

- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Real Decreto 108/1991, de 1 de febrero, sobre la prevención y reducción de la contaminación del medio ambiente producida por el amianto.
- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, que regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos.
- Decisión 2014/955/UE de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por la que se modifica la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos.
- Resolución de 20 de enero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan Nacional Integrado de Residuos para el período 2008-2015.
- Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020. Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

- Ley 5/2022, de 29 de noviembre, de la Generalitat, de residuos y suelos contaminados para el fomento de la economía circular en la Comunitat Valenciana.

1.9.4. AMBIENTE ATMOSFÉRICO. CALIDAD DEL AIRE

- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 117/2003, de 31 de enero, sobre limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles debidas al uso de disolventes en determinadas actividades.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.

1.10.4. PATRIMONIO (CULTURAL Y NATURAL)

- Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Ley 13/1996, del Patrimonio del Estado.
- Ley 4/1998, del Patrimonio Cultural Valenciano (Título I y II).

1.11.4. MONTES Y VÍAS PECUARIAS

- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.
- Decreto 485/1962, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Montes.
- Ley 43/2003, de 13 de noviembre, de Montes.
- Ley 3/1993, de 9 de diciembre, Forestal de la Comunitat Valenciana.
- Acuerdo de 15 de junio de 2007, del Consell por el que se aprueba el inventario forestal de la Comunitat Valenciana.
- Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana.
- Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.
- Documento Básico de Seguridad en caso de incendio, sección SI 5, del Código Técnico de Edificación (suplemento del BOE nº74 del 28 de mayo de 2006).

1.12.4. ARQUEOLOGÍA

- Ley 4/1998 del Patrimonio Cultural Valenciano (Título III).
- Orden de 31 de julio de 1987, de la Consellería de Educación, por la que se regula la concesión de autorizaciones para la realización de actividades arqueológicas.

1.13.4. CAZA

- Ley 1/1970, de 4 de abril, de caza.
- Decreto 506/1971, Reglamento para la ejecución de la Ley 1/1970, de caza.
- Ley 2/2011, de 17 de marzo, de Caza.
- Ley 13/2004, de 27 de diciembre, de caza de la Comunitat Valenciana.

1.14.4. PROTECCIÓN DE ESPACIOS NATURALES

- Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana. [Parcialmente modificada por el Capítulo XXI de la Ley 5/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat].

1.5. METODOLOGÍA

El método adoptado en el presente documento, tras realizar un profundo análisis de la legislación vigente aplicable, es estructurarlo desde una doble óptica: natural y social-económica.

Los trabajos han consistido, en una primera fase, en la elaboración de un completo inventario ambiental que contempla tanto los aspectos naturales (clima, geomorfología, hidrología, fauna, vegetación, etc.), como los sociales (usos del territorio, del agua, etc.), así como la realización de numerosas consultas bibliográficas sobre el material existente acerca de la zona objeto de estudio. Todo ello con el fin de poder obtener los suficientes datos de partida para sopesar la idoneidad de las posibles y diferentes alternativas para la realización del EATE.

Una vez realizada la descripción de las alternativas y el estudio detallado del medio, se procede al análisis de los impactos que la realización de las diferentes alternativas puede generar sobre los diferentes elementos del medio, considerándose tanto la fase de ejecución como la de funcionamiento.

En una primera etapa, se identifican de manera exhaustiva las acciones de las diferentes alternativas que puedan producir los efectos de los diferentes elementos del medio: suelo, aire, agua, vegetación, fauna, socio-economía y paisaje.

Una vez realizado este análisis, se completa una matriz de identificación de impactos que permitirá discriminar las acciones y efectos ambientales sobre cada elemento del medio. Se realizarán una serie de análisis que permitan cuantificar la magnitud del impacto que, tras la correspondiente jerarquización, se asocian a las categorías de impacto que se definen en la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de*

evaluación ambiental (compatible, moderado, severo y crítico). Posteriormente, se definen las medidas preventivas y correctoras previstas.

Con objeto de constatar la correcta ejecución de la Modificación Puntual de las NNSS Sector nº2 y resolver problemas que no hayan sido previstos, se ha diseñado un programa de vigilancia ambiental, para el control y posibles subsanaciones de dichos problemas.

1.1.5. EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES

Uno de los objetivos principales de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, de la que deriva la ley estatal 21/2013 y que también se recogen en esta Ley, es el fomento de la transparencia y la participación ciudadana a través del acceso en plazos adecuados a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador. Asimismo, el trámite de la EAE tiene una alta importancia en el proceso de toma de decisiones.

La redacción de los documentos que integran la EAE, entre los que se encuentra el presente estudio, es un proceso largo y complejo, en el que la relación con el resto de agentes es necesaria para contrastar todas las fuentes de información y encauzarlas en la misma dirección, ya que uno de los grandes objetivos es plantear propuestas que sin la colaboración y participación ciudadana no tienen utilidad.

1.2.5. PARTICIPACIÓN CIUDADANA. FASE DE CONSULTAS

El objeto de este apartado contempla la implicación de la ciudadanía en la gestión cotidiana y en los procesos de tomas de decisiones, de manera que se acumule más conocimiento sobre el mismo y mayor consenso, evitando los conflictos y ajustándose a la legalidad vigente.

Los agentes participantes se engloban principalmente en tres grandes grupos:

- Agentes externos (Organismos Públicos, ya consultados).
- Agentes vinculados al municipio (Grupos locales, representantes de los sectores económicos, residentes locales permanentes y temporales, así como visitantes).

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA. CONTENIDO DE ALTERNATIVAS

2.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN. ALCANCE DEL PMUS

El ámbito de aplicación del PMUS queda limitado por el término municipal de Alzira, el cual está dividido en dos sectores, uno de 83,24 km², que integra la mayor parte del municipio, y una pedanía de 28,22 km², llamada La Garrofera, separada por los términos municipales de Massalavés, Benimuslem, Alberique y Benimodo, es decir, cuenta con una superficie total de 111,46 km² y una población de 45.451 habitantes censados.

El contenido del PMUS de Alzira vendrá marcado por las especificaciones recogidas en la Ley 6/2.011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana (en adelante LMCV), en las cuales se fundamentan las prescripciones técnicas del pliego del contrato del presente plan.

En su *Artículo 10. Planes municipales de movilidad*, se establecen los criterios y características que deben tener estos instrumentos, que se detallan a continuación:

- 1) Los planes municipales de movilidad incluirán un **análisis de los parámetros esenciales** que definan la movilidad en el momento en el que se formulen con respeto al principio de **accesibilidad universal**, los objetivos en relación con su **evolución a medio y largo plazo** y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.
- 2) La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los **indicadores** que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.
- 3) Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.

El alcance de las actuaciones contenidas en el PMUS irá acorde a la normativa vigente establecida por el PGOU vigente, cualquier que sea el suelo en el que se ubiquen las actuaciones previstas.

La ordenación urbanística actualmente vigente en el Término Municipal de Alzira parte del Plan General de 2.002, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en sesión de fecha 29 de mayo de 2.002 y publicado en el D.O.G.V. de 14 de agosto de 2.002.

Actualmente se encuentra tramitando un nuevo Plan General de acuerdo a la legislación urbanística, ambiental y territorial vigente.

Por lo tanto, no existe en la actualidad un documento de planificación territorial que defina actuaciones en materia de movilidad sostenible, como es el fomento de modos de transporte no motorizados o el uso del transporte público frente al vehículo privado, diseñando itinerarios peatonales y/o ciclistas, la mejora de la seguridad vial y la accesibilidad, etc.

El nuevo Plan General de Ordenación Urbana y el PMUS deben ir de la mano en cuanto a establecer las directrices que definan la evolución urbana y de ocupación del territorio, dotando al ciudadano de accesibilidad a dotaciones públicas dentro de la trama urbana, facilitar el acceso a equipamientos y centros cívicos de ámbito supramunicipal y la puesta en valor del paisaje.

2.2. OBJETIVOS Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

La necesidad de avanzar hacia una movilidad sostenible se basa en los siguientes principios:

- Voluntad política de avanzar hacia una movilidad más sostenible.
- Realización de actuaciones coordinadas que incidan en diversos aspectos: movilidad peatonal, diseño del viario, estacionamiento, redes ciclistas, transporte público, automóvil, etc.
- Necesidad de una participación ciudadana que opine, conozca y apruebe de antemano y bajo criterios técnicos las medidas propuestas.
- Es imprescindible una continua acción de información y participación que logre el máximo consenso social.
- Debe mostrarse una clara voluntad de vigilancia y control de las medidas que se adopten.
- Debe prestarse especial atención a los aspectos relacionados con la formación tanto de niños y jóvenes como de adultos mediante campañas de concienciación.

Con estos principios se han analizado y propuesto distintas actuaciones que se recogen en el PMUS de Alzira, siempre con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes y el ruido y utilizar los recursos energéticos de forma más sostenible y eficiente.

El diagnóstico previo llevado a cabo permite disponer de una visión general sobre la movilidad del municipio de Alzira y, en consecuencia, plantear propuestas de mejora que se materialicen en medidas de actuación concretas.

Teniendo en cuenta las singularidades y características propias del municipio, resulta necesario elaborar un PMUS que dé respuesta a las necesidades de movilidad de la población según los siguientes objetivos:

- Potenciar que el peatón sea el principal protagonista de la movilidad del municipio, en particular, en el casco urbano interior principal.

- Alcanzar una mayor cuota de participación del transporte público en los desplazamientos urbanos e interurbanos, desarrollando y mejorando la oferta de estas modalidades y su conexión con otros modos de transporte.
- Revisar y redefinir una jerarquía viaria en el municipio que permita mejorar la ordenación de los flujos de tráfico por el mismo, de modo que el centro del casco urbano interior deje de ser un itinerario de paso y recupere su carácter tradicional de punto de encuentro esencial del municipio y los ciudadanos.
- Favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, adaptado a las posibilidades que ofrece la orografía del núcleo urbano.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano y territorial con las políticas de movilidad, de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, se garantice la accesibilidad a las viviendas, centros de trabajo y lugares de interés cultural, social, comercial, sanitario, educativo, deportivo, lúdico..., con el menor impacto ambiental y de la forma más segura posible.
- Organizar el espacio destinado al estacionamiento en superficie.
- Favorecer la descarbonización del sistema de transporte.
- Hacer de la disuasión y la prevención la base de la disciplina circulatoria.
- Mejorar la seguridad vial y la convivencia pacífica entre todos los usuarios de la vía.
- Conseguir un municipio accesible a todos los ciudadanos.
- Mejorar la gestión de la movilidad.

Los problemas derivados del transporte y la movilidad que se pretenden solucionar mediante las actuaciones propuestas afectan a las tres vertientes de la sostenibilidad: economía, sociedad y medio ambiente.

Problemas económicos	Problemas sociales	Problemas ambientales
Gasto energético.	Deficiente calidad de vida.	Contaminación acústica.
Gasto de combustibles fósiles en vehículo privado.	Atascos y retenciones.	Contaminación ambiental.
Gastos hospitalarios por problemas respiratorios.	Accidentes de tráfico.	Aumento de emisión de gases contaminantes.
Exceso de ocupación de vías públicas.	Barreras arquitectónicas.	Empeoramiento efectos del cambio climático.
Inversiones en conservación de infraestructuras.	Baja permeabilidad de desplazamientos.	Poca concienciación de los habitantes de Alzira.
	Reducida participación de la ciudadanía en decisiones.	

Figura 1. Problemática derivada del sistema de transportes actual.

De manera particular, en la localidad de Alzira se han detectado como principales cuestiones a resolver por el PMUS las siguientes:

- Insuficiencia de las infraestructuras de transporte público.
- Falta de intermodalidad entre distintos modos de transporte.
- Conectividad interurbana insuficiente en modos sostenibles, por lo que se produce una dependencia del vehículo privado para los trayectos principales diarios.
- Conectividad insuficiente entre las distintas zonas urbanizadas del municipio.
- La estación de la línea de ferrocarril se encuentra situada a 2 km del núcleo urbano principal, además de no hallarse en servicio actualmente por obras.

Por ello, el presente documento pretende facilitar la información suficiente sobre las características generales del PMUS, identificando los efectos previstos sobre el medio ambiente de la aplicación de las actuaciones que se indiquen, para que el órgano ambiental competente determine el alcance de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica.

2.3. CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS PLANTEADAS

Teniendo en cuenta las particularidades del municipio y la naturaleza de las actuaciones a plantear, las alternativas propuestas en el PMUS se resumen a continuación, reduciéndose básicamente en la implantación o no del propio PMUS.

Estas alternativas implican, por una parte, no planificar la movilidad de forma integrada, o por otra, planificarla, para lo que es necesario establecer límites temporales. Por ello, teniendo en cuenta la duración prevista de las diferentes actuaciones propuestas en el PMUS se plantean tres escenarios (corto, medio y largo plazo), que se corresponden con tres alternativas distintas.

Los intervalos temporales de las alternativas consideradas son:

- Corto plazo: hasta 2 años.
- Medio plazo: de 2 a 7 años.
- Largo plazo: de 7 a 20 años.

Corto plazo

Medio plazo

Largo plazo

Por otra parte, asociado al intervalo temporal considerado debe incluirse la variable coste, así como la necesidad o no de acuerdos o gestiones con organismos u otras administraciones. En la definición de las actuaciones que compongan cada una de las alternativas, se consideran los siguientes rangos presupuestarios:

- Bajo presupuesto: < 18.000€.
- Medio presupuesto: 18.000 € - 60.000€.
- Alto presupuesto: > 60.000€.

Bajo presupuesto

Medio presupuesto

Alto presupuesto

2.1.3. ALTERNATIVA 0: DO NOTHING

La ausencia de planificación de la movilidad y, en concreto, la movilidad sostenible, acude a la actual planificación territorial del municipio, sin instrumento de planificación específico de movilidad que defina las actuaciones que persiguen la implantación de modos de desplazarse más sostenibles (bicicleta, caminar y transporte público) dentro del municipio.

Por lo tanto, en esta alternativa los modos de transporte no serán compatibles con el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos que estos aspectos llevan asociada.

Territorialmente significa que las dos zonas urbanas del municipio continuarán desconectadas con medios de transporte no sostenibles, y ambientalmente significará un empeoramiento del estado actual, continuando con la contaminación acústica y atmosférica, la pérdida del suelo agrícola y agravando, por tanto, los efectos del cambio climático.

2.2.3. ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD A CORTO PLAZO

La alternativa 1 incluye la realización de aquellas medidas cuya implantación es posible a corto plazo, por lo que deben ser medidas o actuaciones concretas y de bajo presupuesto, de fácil implantación por depender exclusivamente de las decisiones del propio Ajuntament de Alzira y que no necesitan de otras actuaciones previas.

Se trata de propuestas específicas y localizadas de forma puntual, como la mejora de elementos existentes, para provocar pequeños cambios en la forma de desplazarse de la ciudadanía, pero que puedan llegar a cambiar la movilidad de un gran conjunto de personas, migrando hacia una movilidad más sostenible en el municipio.

2.3.3. ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD A MEDIO PLAZO

La alternativa 2 incluye la realización tanto de medidas a corto como a medio plazo, que pueden depender de la implantación de actuaciones previas y cuyo coste se encuentra entre los rangos medio y alto, además de poder presentar mayor dificultad por la posibilidad de tener que alcanzar acuerdos con otras administraciones o agentes, necesitando coordinación supramunicipal. Estas propuestas se encuentran enmarcadas en un ámbito geográfico mayor, normalmente, extendido al conjunto del municipio.

2.4.3. ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD A LARGO PLAZO

La tercera alternativa engloba medidas a corto, medio y largo plazo. Le corresponden, por tanto, todas las medidas o actuaciones previstas, sea cual sea su dificultad de desarrollo o el coste de su implantación.

La consecución y puesta en marcha de esta alternativa considera un horizonte temporal alto, por presentar muchas relaciones entre los distintos agentes implicados con la movilidad, lo que implica una necesidad de acuerdos importante, así como la coordinación de muchas actuaciones con las precedentes, que deben formar un conjunto homogéneo, integrado y funcional.

El ámbito de aplicación de esta alternativa es mucho mayor y la dificultad se incrementa al depender de organismos y administraciones de carácter superior.

3. CARACTERÍSTICAS AMBIENTAL Y TERRITORIAL

Previo a la aplicación del PMUS en el municipio de Alzira, resulta necesario realizar un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio en el ámbito afectado, pues éste será el punto de partida sobre el que plantear medidas estratégicas para minimizar las emisiones atribuidas al sector transporte, basadas principalmente en un nuevo modelo de movilidad.

3.1. MEDIO FÍSICO

3.1.1. CLIMATOLOGIA

La Comunidad Valenciana queda integrada, a nivel macroclimático, dentro de la región de clima mediterráneo. Se trata de un clima de tipo subtropical, de inviernos moderados y veranos algo calurosos, caracterizado por poseer un claro periodo seco durante el verano. En la zona del Mediterráneo Occidental este clima viene particularizado por tener unos veranos más frescos que los del Mediterráneo Central y Oriental, y por su régimen pluviométrico, más abundante en general, con precipitaciones que no se centran en el invierno, sino que llegan a concentrarse en primavera y otoño. Además, en el clima del Mediterráneo Occidental sólo se produce una eficaz estabilidad atmosférica durante la época estival que, en ocasiones, puede llegar a verse interrumpida por algún mecanismo que produce lluvias (gotas frías, tormentas térmicas, borrascas del Golfo de Génova).

Para la obtención de los datos referidos a la climatología del ámbito de estudio se ha recurrido a las series de datos obtenidos por las estaciones:

- Estación ayuntamiento de Alzira.
- Estación La Murta.
- Estación La Casella.
- Estación Parque Industrial zona norte de Alzira.

A continuación, se exponen los datos de las variables climáticas más significativas que acontecen en el ámbito climatológico del área de estudio. Se hace especial énfasis, por su capacidad de caracterizar la climatología de una determinada región, en el análisis de los regímenes térmico y pluviométrico.

RÉGIMEN PLUVIOMÉTRICO

El régimen pluviométrico que presenta la zona muestra un valor medio de precipitación bajo (257 mm), aunque en años húmedos. Se puede observar también como la precipitación anual se reparte en pocos días de lluvia, observándose dos máximos: uno absoluto durante el otoño, el mes de octubre, y uno relativo en primavera el mes de abril. A contrario, el mes con menos lluvia es julio.

Las precipitaciones se producen habitualmente en forma de lluvia, por lo que la precipitación en forma de nieve no es significativa para el espacio climático analizado.

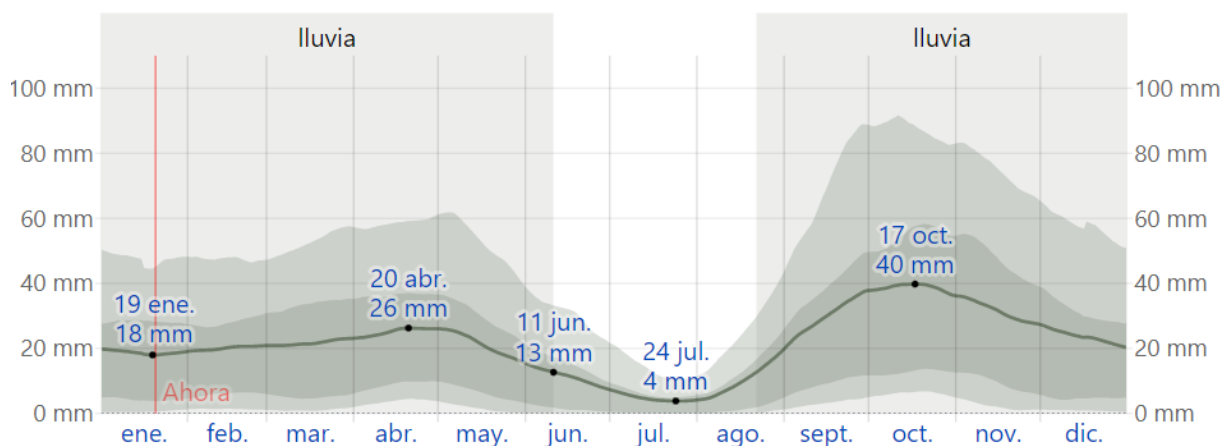


Figura 2. Régimen de precipitaciones.



RÉGIMEN TERMOMÉTRICO

En cuanto al régimen termométrico se puede observar que el riesgo de heladas es muy bajo y estas se producirían sobre todo en enero y febrero, en situaciones de entrada de vientos polares. Las máximas estivales son motivadas por la influencia de vientos secos del Oeste, además de por la gran insolación. La influencia de las brisas marinas ejerce un efecto amortiguador sobre las temperaturas extremas.

Como se puede observar en la siguiente imagen, los meses más cálidos se dan en los meses de julio y agosto, alcanzando temperaturas máximas y mínimas promedio de 31° y 22°. Los meses más fríos son diciembre y enero con unas temperaturas máximas y mínimas diarias de 16° y 6°.

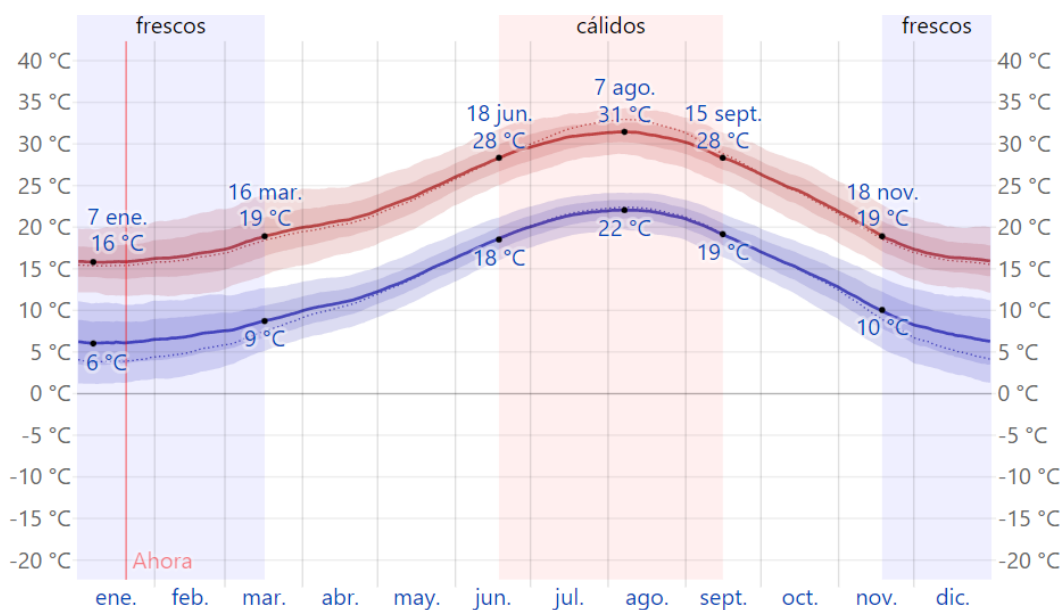


Figura 3. Régimen termométrico.

Otro dato interesante para conocer cómo se mueven las temperaturas, es analizar estas por horas diarias y durante un año completo. Como se puede observar, las máximas se encuentran sobre las 16:00 horas de los meses de julio y agosto y las mínimas a las 8:00 en los meses de diciembre y enero.

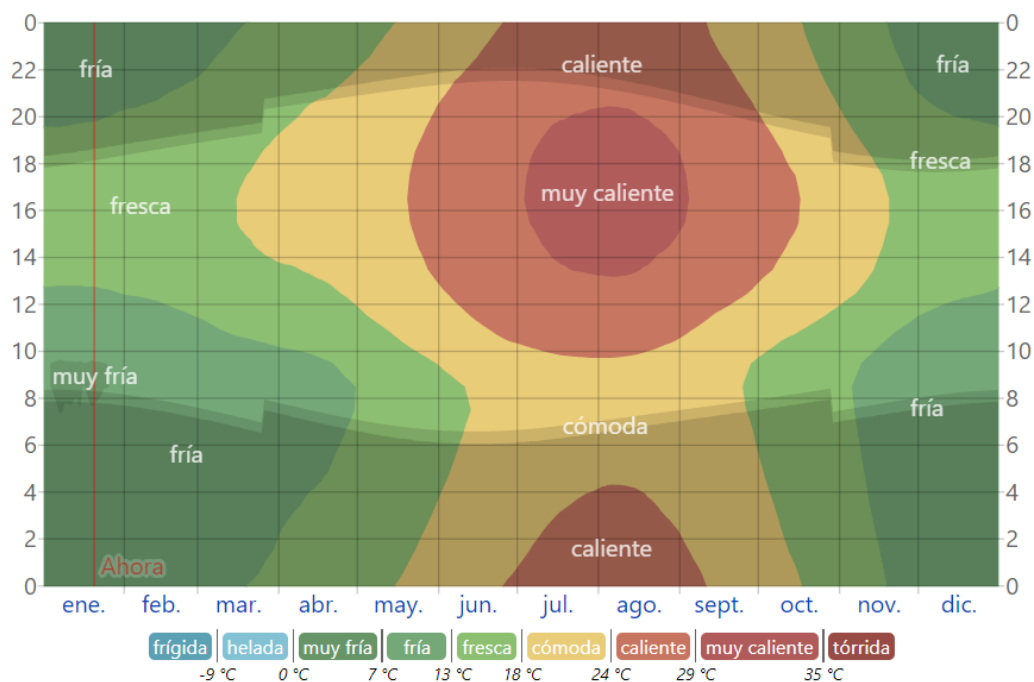


Figura 4. Distribución anual de temperaturas.



RÉGIMEN DE VIENTOS.

Como se puede observar, la dirección predominante de los vientos varía durante el año. En los meses fríos (diciembre y enero) el viento proviene del oeste y en los meses cálidos (julio y agosto) el viento proviene del este. Los vientos provenientes del sur, se mantienen constantes a lo largo del año, aunque son más pronunciados en verano.

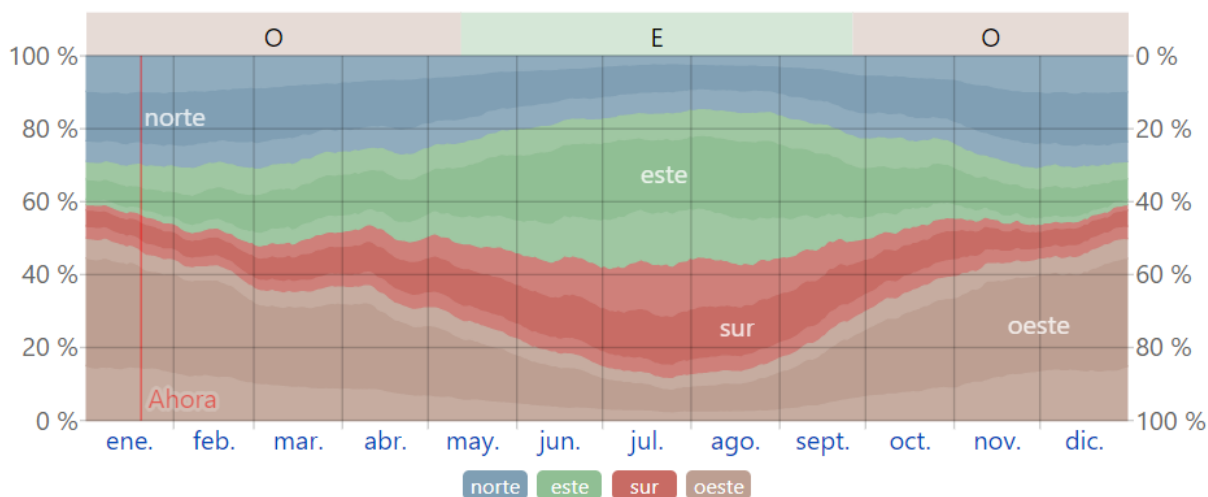


Figura 5. Régimen de vientos.

En cuanto a la velocidad promedio mensual, esta es relativamente baja, situándose entre los 11 y 16 km/h. Alcanzándose mínimos en agosto y máximos en enero.

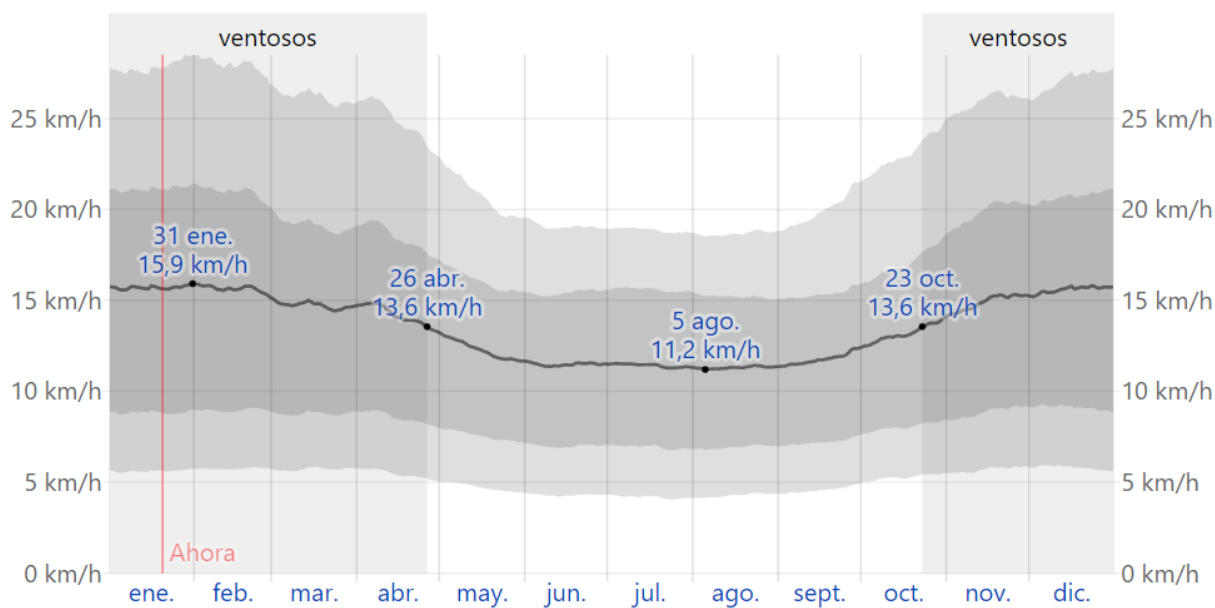


Figura 6. Distribución anual de la velocidad del viento.

3.2.1. FISIOGRAFÍA Y MORFOLOGÍA

Es objeto de este apartado tratar los aspectos geográficos y fisiográficos del área sujeta a estudio. Se trata de un análisis fundamental a la hora para hacer una lectura correcta del territorio, especialmente para estimar la aptitud de las áreas funcionales para poder albergar las actividades humanas. Es también fundamental para evaluar su importancia en el análisis del paisaje, o como parte estructurante de la Infraestructura Verde.

En el término municipal de Alzira, acorde a la cartografía temática, predomina la fisiografía ondulada, puesto que en la totalidad de su superficie el terreno tiene una pendiente entre el 2 y 8 % de desnivel, aunque también un importante porcentaje de la superficie del término municipal es montañoso (extremo este del mismo).

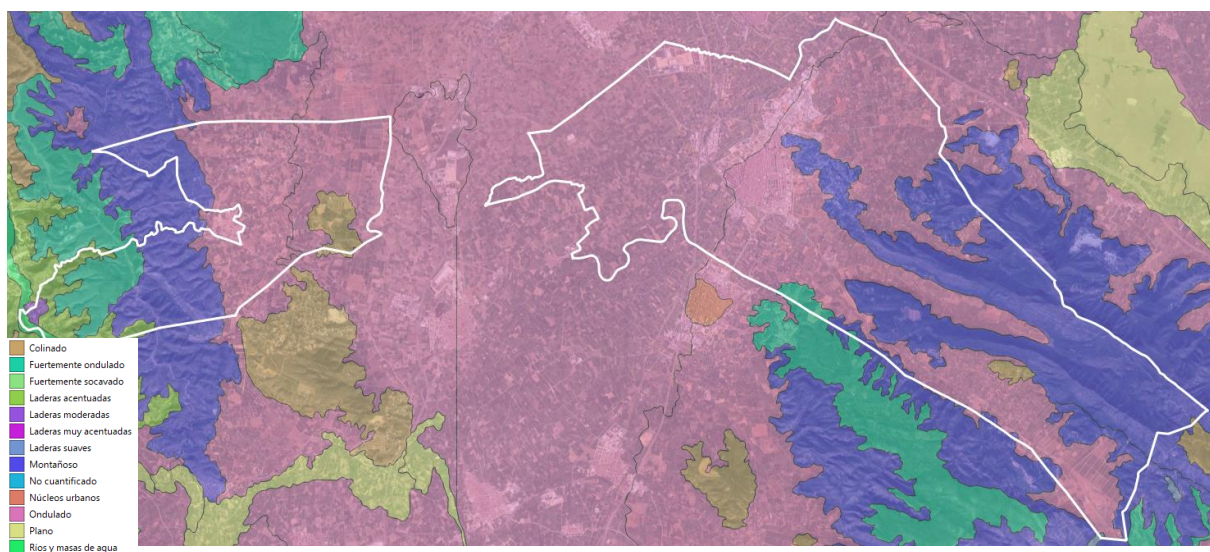


Figura 7. Fisiografía. Fuente: Visor GVA.

Alzira presenta altitudes entre los 15 msnm en la zona del casco urbano y los 440 msnm en el costado oeste, en la zona del parque natural municipal la Casella.

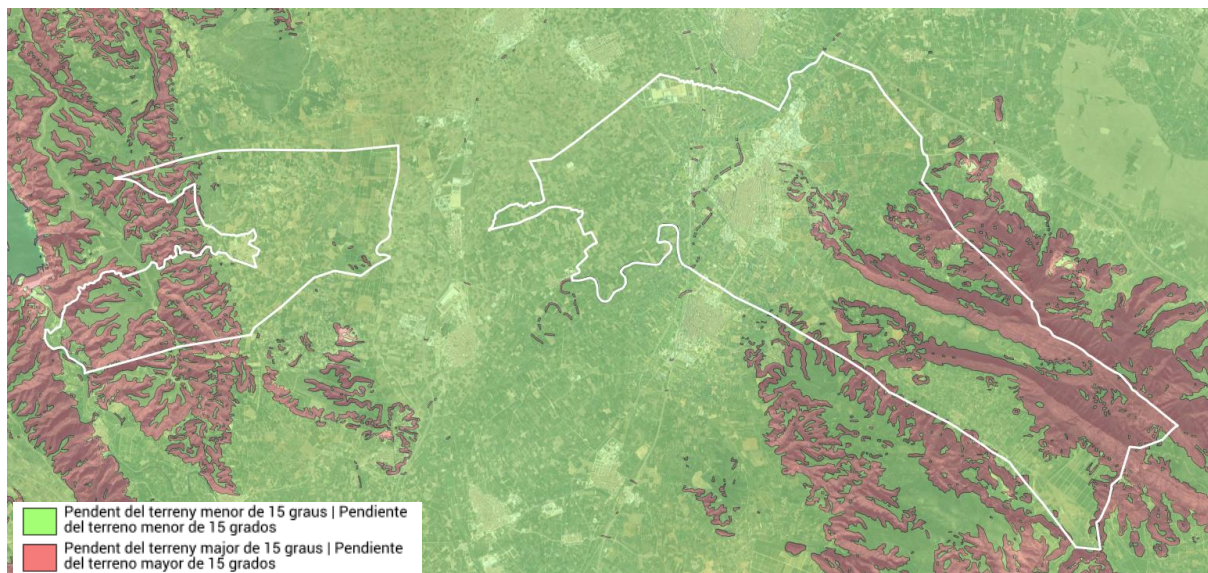


Figura 8. Mapa de pendientes. Fuente: Visor GVA.

En cuanto a la litomorfología, en el término municipal de Alzira aparecen 3 tipos de materiales: los cuaternarios en la parte central, los de cobertura calcárea mesozoica y una pequeña zona en el sector de la Garrofera de material de zócalo.

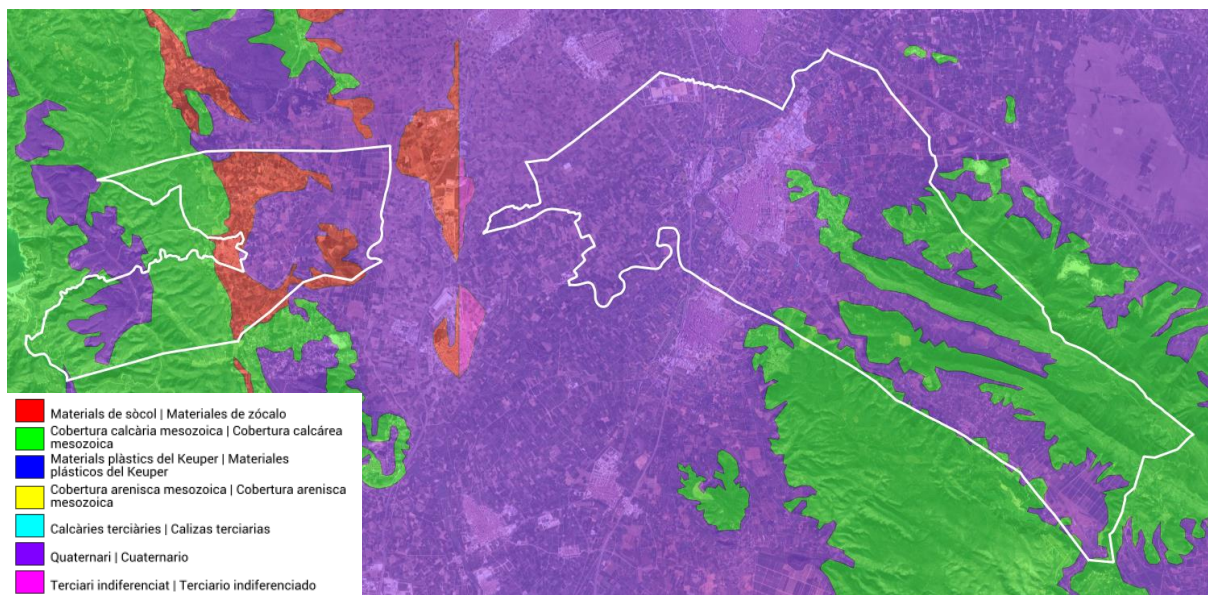
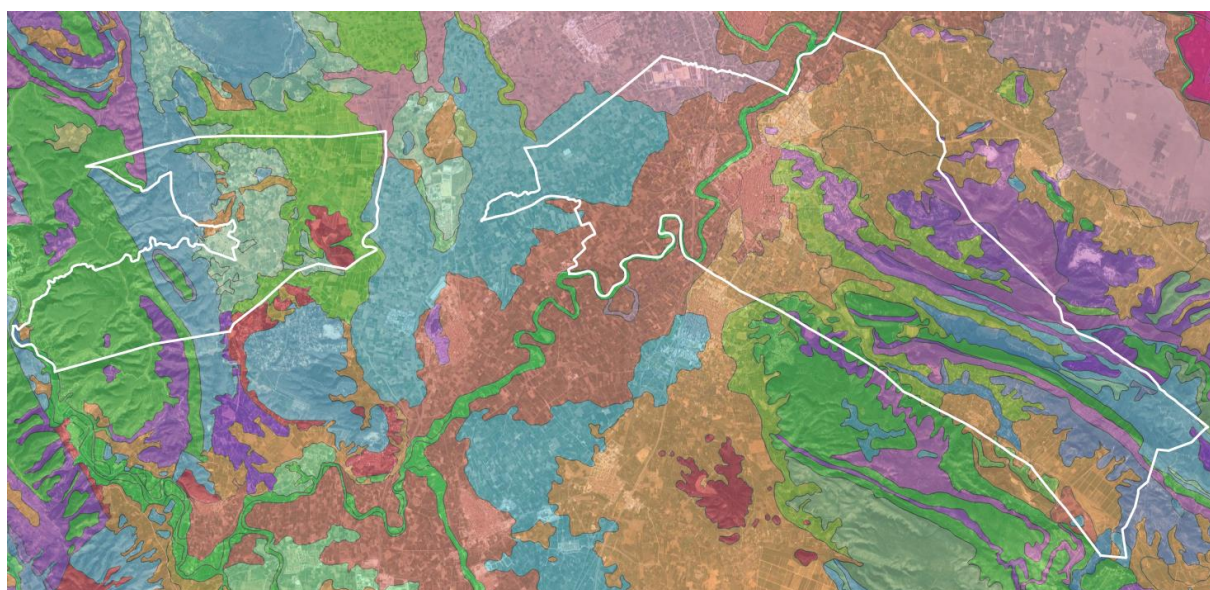


Figura 9. Litomorfología. Fuente: Visor GVA.

3.3.1. GEOLOGIA Y LITOLOGIA.

En la provincia de Valencia convergen geológicamente la parte suroriental de la Cordillera Ibérica, la prolongación de la Bética y la zona más al sur de la Cordillera Costero Catalana. El término municipal de Alzira, se compone de los siguientes materiales:



Calcáreas Tovaceas	Arcillas	Dolomías
Calcáreas y areniscas	Arcillas y areniscas	Dolomías y Calcáreas
Calcáreas y Calcáreas margosas	Arcillas y Margas	Dolomías y Margas
Calcáreas y calcarenitas	Arcillas, margas y yesos	Limos
Calcáreas y dolomías	Arenas	Limos y arcillas
Calcáreas y Margas	Arenas y arcillas	Limos y arenas
Calcarenitas	Arenas y limos	Limos, gravas y cantos
Calcarenitas y Margas	Arenes, gravas y cantos	Margas
Cantos y graveras	Areniscas	Margas y areniscas
Cantos, gravas y arcillas	Areniscas y arcillas	Metabasitos
Cantos, gravas y arenas	Areniscas y Margas	Ofitas
Cantos, gravas y limos	Basaltos	Pizarras y cuarcitas
Cantos, gravas, arenas y arcillas	Brechas y tobas volcánicas	Rocas carbonatadas y filitos
Cantos, gravas, arenas y limos	Calcáreas	
Conglomerados	Calcáreas margosas	
Conglomerados y arcillas	Calcáreas margosas y Margas	
Conglomerados y areniscas		
Conglomerados y Margas		
Conglomerados, areniscas y arcillas		

Figura 10. Litología. Fuente: Visor GVA.

3.4.1. EDAFOLOGIA. CAPACIDAD DE USO DE SUELOS

En atención a la capacidad de uso del suelo (agrológica), se consideran 5 niveles (COPUT 1994): Muy Elevada, Elevada, Moderada, Baja y Muy Baja, atendiendo a las siguientes propiedades: erosión, pendiente, espesor del suelo, porcentaje de roca madre, pedregosidad, salinidad, características físicas del suelo, características químicas, hidromorfía o problemas de encharcamiento.

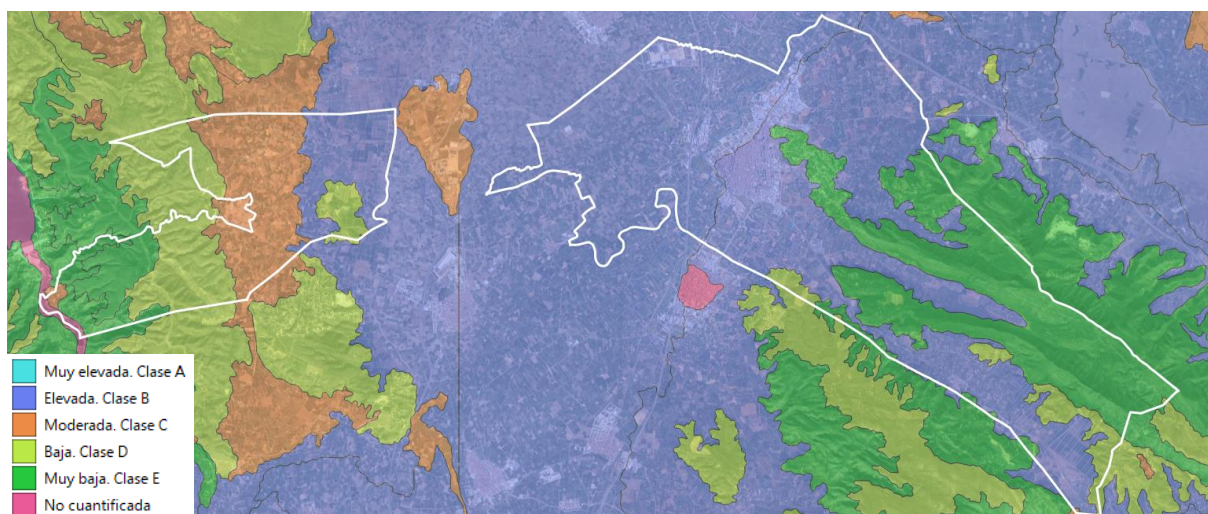


Figura 11. Capacidad de usos de suelo.

Como se puede apreciar en la figura, prácticamente todo el término municipal de Alzira presenta una capacidad de uso del suelo elevada, a excepción del sector de la Garrofera, donde se da una capacidad de suelo, muy baja, baja, moderada, y elevada. En el extremo oeste principalmente existe una capacidad del suelo muy baja.

3.5.1. HIDROLOGIA SUPERFICIAL.

La totalidad de elementos hidrológicos superficiales dentro del ámbito se encuentran clasificados en la Cuenca Hidrográfica del Júcar. El río Júcar o río verd son los principales que discurre por el oeste de la ciudad. Dadas las características climáticas de la zona (lluvias irregularmente repartidas en cantidad y tiempo) y morfológicas (zona de antiguas acequias) se esperaría un caudal discontinuo, sin embargo, el caudal es bastante constante todo el año, afectado por sequías que nunca lo secan por completo. En la siguiente figura pueden verse las mencionadas acequias y cursos.

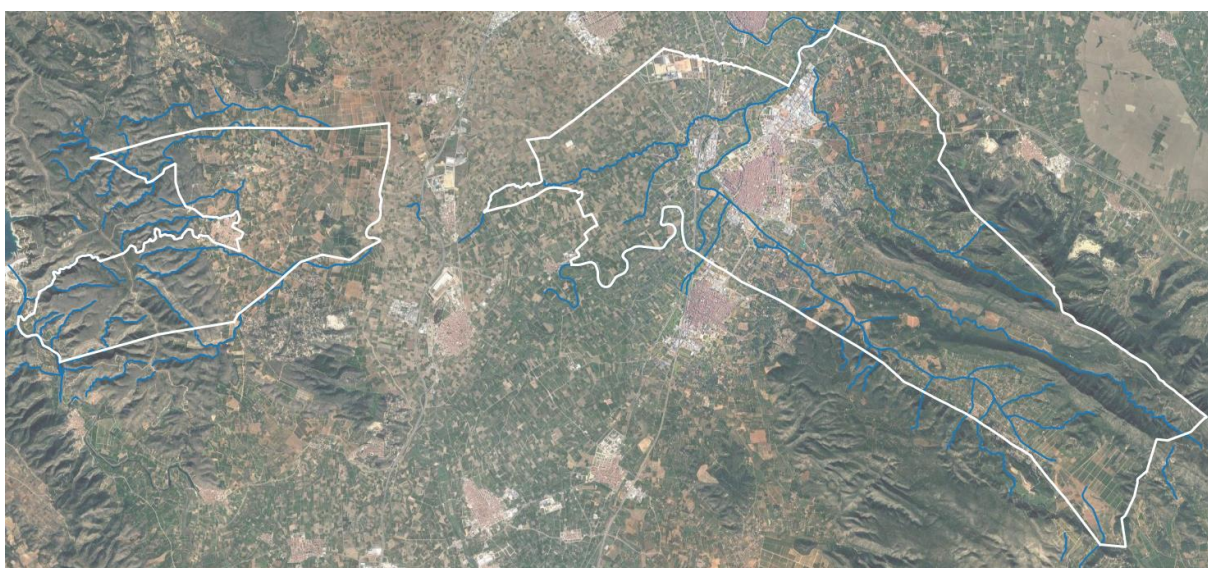


Figura 12. Hidrología superficial

3.6.1. HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA

En cuanto a las aguas subterráneas, la mitad norte del término municipal forma parte de la unidad hidrogeológica 080.141 “Plana de Valencia Sur” y la mitad sur, forma parte de la unidad hidrogeológica 080.042 “Sierra de las Agujas”.

Esta masa de agua ocupa la mitad meridional del antiguo Sistema de la Plana de Valencia, con una superficie de 636,25 km², y presenta un funcionamiento hidráulico con un flujo subterráneo en sentido general O-E hacia el mar, que desciende desde alrededor de la cota 40 msnm de Antella y Benifayó, hasta la cota cero de la zona litoral, con gradientes muy bajos y del orden del uno por mil, en el caso de la Sierra de las Agujas, la superficie es de 229,33 km².

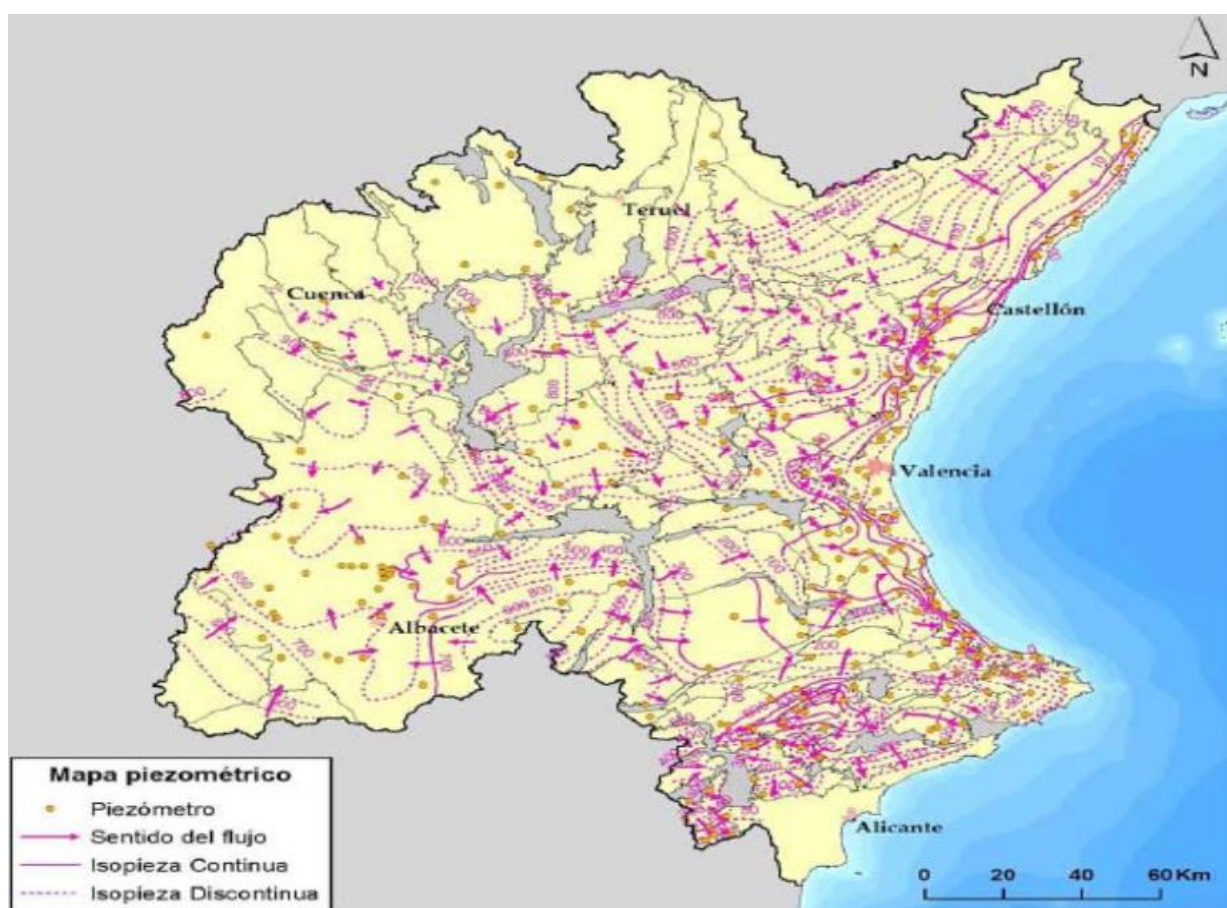


Figura 13. Mapa piezométrico. Fuente: CHJ.

Ambos acuíferos son de tipo multicapa y los tramos permeables se pueden agrupar en dos grandes conjuntos superpuestos entre sí:

- Un tramo superior complejo, o acuífero Miocuaternario, constituido por una alternancia de arenas y gravas cuaternarias intercaladas en una formación limoarcillosa, con ocasionales niveles de calizas lacustres pertenecientes al Mioceno terminal, con las que existe continuidad hidráulica. En conjunto, se puede alcanzar un espesor máximo del orden de 200 m en áreas adyacentes al río Turia y barrancos de Carraixet y Torrent. Este primer nivel acuífero se

corresponde en los trabajos geofísicos realizados con un paquete de resistividad comprendida entre 80 y 200 ohmxm.

- Un tramo de menor transmisividad, infrayacente al anterior, constituido por paquetes detríticos, niveles de areniscas, calcarenitas e incluso calizas bioclásticas, que se intercalan en una formación marga-arcillosa y llega a superar los 600 m de espesor en la vertical de Valencia, y que, a su vez, actúa como substrato impermeable del acuífero superior. Destaca en este tramo la notable heterogeneidad de los horizontes productivos, cuya posición, espesor y continuidad lateral son muy variables. Este hecho se atribuye tanto a sus características litológicas como a la actuación de una tectónica postmiocena que generó la existencia de numerosos bloques desconectados entre sí.

El impermeable de base del acuífero está constituido por margas y arcillas, generalmente atribuidas al Oligoceno y al Mioceno basal, si bien no se descarta que esté formado en algunos sectores por las típicas margas y arcillas con yesos en facies Keuper del Triás.

El sustrato mesozoico ha sido cortado en escasas ocasiones y se encuentra a profundidades crecientes en dirección a la costa. En los casos donde los sondeos han atravesado los materiales miocenos y han alcanzado el sustrato (a profundidades mayores de 700 m) se trataba de calizas cretácicas totalmente improductivas.

Por otra parte, el acuífero es excedentario y presenta una relación con el río Júcar que es de carácter efluente en el tramo final de su cauce, como se puede observar en la imagen adjunta anteriormente, los flujos de aguas son de norte a sur.

Prácticamente todo el acuífero presenta una superficie piezométrica inferior a los 25 msnm a excepción de las áreas comentadas en el apartado anterior. Los registros históricos permiten comprobar que, salvo rarísimas excepciones como el pozo 2930-1-3 que presentó en el periodo de sequía de 1992 a 1995 medidas muy próximas a cero o incluso negativas (- 1,05 msnm en 1994), no se han detectado valores por debajo de dicha cota ni en puntos próximos a la costa, como los pozos del área de Cullera (2930-4-2, 2929-7-3 y 2929-8-12) que corresponden a los niveles más bajos, pero siempre positivos. La excepción a esto la constituye el entorno más inmediato al lago de La Albufera, donde sí se han llegado a medir cotas ligeramente negativas en épocas de sequía, si bien es posible que en esto intervenga la precisión de la nivelación topográfica de los puntos de referencia.

En general, toda el área central, es decir, la zona que va desde Alcira hasta Alberic, muestra piezometrías alrededor de los 15 msnm o algo inferiores, como entre Alginet y Algemesí, donde son habituales valores del orden de 13 msnm. En líneas generales la zona marca también niveles siempre por encima de los 10 msnm, con mínimos históricos en el periodo de sequía de 2006 en varias captaciones, como los 9,29 msnm del punto 2929-4-44 en octubre de ese año.

Con respecto a la calidad general de las aguas subterráneas de esta masa hay que decir que se trata de aguas con facies sulfatadas cálcicas, bicarbonatadas cálcicas o bicarbonatadas cálcico-magnésicas, pero con un contenido algo más elevado en sulfatos, normalmente situado entre 200 y 350 mg/l.

No presenta problemas de salinización relevantes, ya que la mayor parte de la misma tiene contenidos en ion cloruro inferiores a los 200 mg/l. Sólo en algunos puntos cercanos a la costa se supera este límite (2929-7-5) o, de forma ocasional, en otros localizados en el interior, como en el pozo 2829-8-1 situado al oeste de Carlet, donde en la segunda mitad de los años ochenta se alcanzaron de forma habitual valores comprendidos entre 240 y 260 mg/l. Este punto presenta, además, unas oscilaciones más marcadas, en general con alternancias cíclicas de valores altos y bajos dentro del intervalo 40-160 mg/l. Como excepción a lo anterior, existen dos pequeñas áreas localizadas en torno a la montaña de Cullera y en el límite con la Plana de Gandía-Denia, donde se pueden rebasar los 750 mg/l, alcanzando incluso los 1.500 mg/l.

3.7.1. CALIDAD DEL AIRE

La calidad del aire viene determinada por la presencia en la atmósfera de contaminantes atmosféricos, que pueden ser material particulado o contaminantes gaseosos como el dióxido de nitrógeno (NO₂), dióxido de azufre (SO₂) y ozono troposférico (O₃).

Cabe establecer una importante diferenciación entre áreas urbanas, donde los niveles de contaminación están relacionados preferentemente con los contaminantes primarios que se emiten de forma continuada principalmente por el tráfico y entre áreas rurales alejadas de los núcleos urbanos, en las que los niveles de contaminación están asociados preferentemente a contaminantes secundarios, producto de las transformaciones químicas que tienen lugar durante el transporte de las emisiones desde sus fuentes.

Las principales fuentes de contaminación son las emisiones urbanas (tráfico rodado, emisiones domésticas, construcción y demolición), las actividades industriales y la agricultura y ganadería.

Para el control de la calidad del aire, la Comunitat Valenciana cuenta desde el año 1994 con la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica (R.V.V.C.C.A), que realiza la medida en continuo de los principales contaminantes en distintos puntos del territorio. El municipio se encuentra en la Zona ES 1009 Júcar-Cabriel (Área Costera) en la que se puede encontrar una estación:

Cód. Nac.	Nombre	Municipio	Dirección
46017002	Alzira	Alzira	Iberdrola ST Alzira (Ctra CV550, km 6,2)

Figura 14. Informaición de la Estación de medición de la Zona ES 1009.



PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE ZONA ES 1003 (PMCA ES 1003)

Este plan de mejora incluye 47 municipios de las comarcas de la Ribera Alta y la Ribera Baja y afecta a una superficie de unos 1.250 km².



Figura 15. Superficie incluida en la Zona ES 1009.

Se analizaron en este plan la relación de las concentraciones y los valores límites en la legislación para: dióxido de azufre (SO₂), dióxido de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO), partículas en suspensión inferiores a 10 micras (PM₁₀), ozono (O₃), arsénico (As), cadmio (Cd), níquel (Ni), plomo (Pb) y benzo(a)pireno (B(a)P).

Las conclusiones obtenidas en la zona del análisis para todos los componentes enumerados anteriormente es que los resultados no han superado ningún valor establecido en la legislación. En general, todos los valores se han quedado muy lejos de los límites, por lo que no existen riesgos por ninguno de ellos ni se prevé un problema a corto o medio plazo.

3.8.1. CALIDAD ACÚSTICA

Se entiende por contaminación acústica la presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente.

Alzira cuenta con un Plan Acústico Municipal (PAM) y no está declarada como ZAS (Zona Acústicamente Saturada) de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalidad Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica. Las Zonas Acústicamente Saturadas son aquellas en las que se producen unos elevados niveles sonoros debido a la existencia de numerosas actividades recreativas, espectáculos o establecimientos públicos, a la actividad de las personas que los utilizan, al ruido del tráfico en estas zonas, así como a cualquier otra actividad que incida en la saturación del nivel sonoro de la zona.

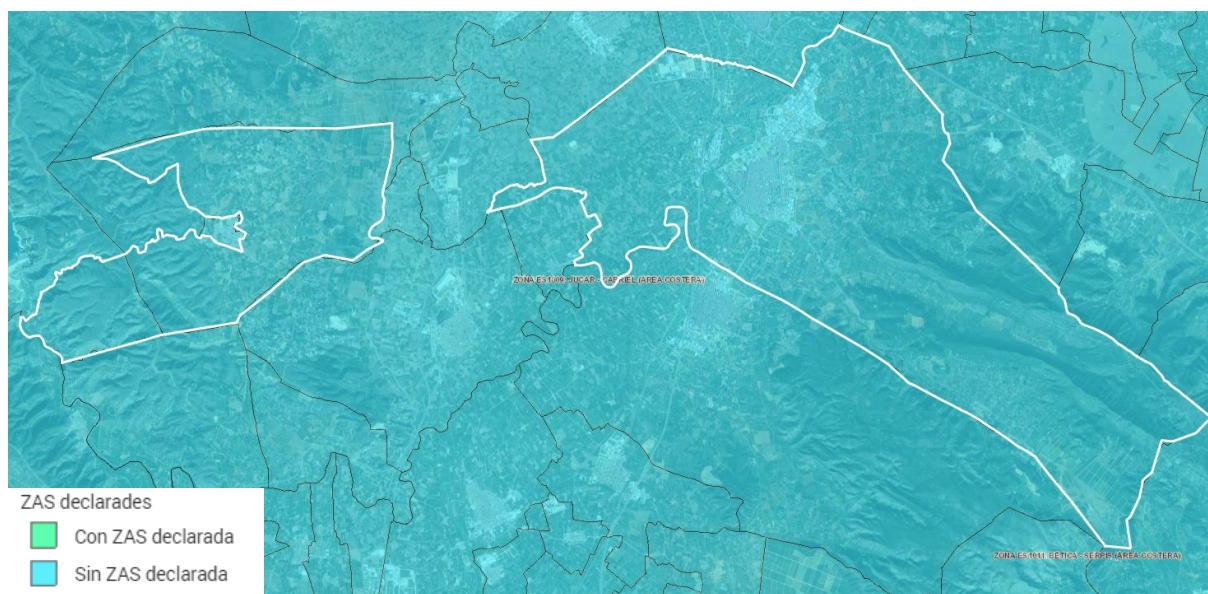


Figura 16. Zonas Acústicamente Saturadas.

3.2. MEDIO BIOLÓGICO.

3.1.2. VEGETACIÓN

El término municipal de Alzira se sitúa, corológicamente hablando, en el sector setabense de la provincia Catalano-Valenciano-Provenzal-Balear.



VEGETACIÓN DE RIBERA

La vegetación edafófila se localiza en las riberas de los ríos, tanto Xúquer como Verd. Potencialmente, y en paralelo desde el propio cauce, deberíamos encontrar sucesivamente, saucedas, choperas y olmedas, como elementos básicos de la vegetación riparia. La realidad nos muestra solo restos empobrecidos de estas comunidades, en tramos muy limitados, donde coexisten pies de *Salix eleagnos* (sargatillo), y *Populus alba* (chopo), acompañados mayoritariamente por *Rubus ulmifolius* (zarzamora) y *Arundo donax* (Caña). La actividad humana, transformando del cauce natural zonas para cultivo, ha sustituido esta vegetación por otra caracterizada por comunidades nitrófilas y campos de cítricos, dejando una estrecha franja donde sobreviven algunos ejemplares representantes de la vegetación potencial. La vegetación potencial de los barrancos corresponde al adelfar, donde predominaría la adelfa (*Nerium oleander*), acompañada por la zarzamora y caña, como especies características; esta situación se mantiene relativamente en la cabecera de la mayoría de grandes barrancos que nacen en los relieves montañosos de Alzira, (Barranco de La Murta, Casella y L'Estret), así como en la Rambla de La Señora, en la zona de la Garrofera, y se va modificando a medida que nos acercamos a los campos de cultivo, donde predomina el Cañar (*Arundini-Convolvuletum sepium*), con presencia puntual de especies alóctonas que se han adaptado bien, como la pitera (*Agave americana*), y la higuera de moro (*Opuntia ficus-indica*).

VEGETACIÓN DE MONTAÑA

▪ Piso termomediterráneo:

Serie termomediterránea ibero-levantina basófila de la carrasca (*Rubio longifoliae*-*Querceto rotundifoliae* -sigmetum). Su distribución vocacional correspondería a toda el área montañosa del sector de Alzira (Sierra de la Murta, Sierra de les Agulles, Sierra de Corbera), así como la parte más llana de La Garrofera. Serie termomediterránea valenciano-tarraconense seca de la coscoja y lentisco (*Quercococciferae* *Pistacieto lentisci* - sigmetum). Se localizaría en prácticamente toda el área oeste de los montes de Tous, recayente sobre el cauce del río Xúquer.

▪ Piso mesomediterráneo:

Serie mesomediterránea castellano-aragonesa basófila de la carrasca (*Bupleuro rigidi*-*Querceto rotundifoliae* sigmetum). Se situaría en la parte alta de la Casella, en la zona limítrofe con los términos de Tavernes y Benifairó de Valldigna, así como en la cara este de los Montes de Tous, zonas todas ellas con un clima más extremo.

La vegetación edafófila, se situaría en la llanura aluvial, y correspondería a geomegaseries riparias mediterráneas y regadíos.

El carrascal termófilo litoral se trata de un bosque con un estrato arbóreo en el que dominan las carrascas (*Quercus ilex* ssp *rotundifolia*), y en cuyo estrato arbustivo se sitúan el lentisco (*Pistacia lentiscus*), espino negro (*Rhamnus lycioides*), labiérmano (*Phillyrea angustifolia*), acebuche (*Olea europaea* var. *sylvestris*), esparraguera (*Asparagus officinalis*), cade, (*Juniperus oxycedrus*), zarzaparrilla (*Smilax aspera*) madreleña (*Lonicera implexa*), y elementos termófilos como el palmito (*Chamaerops humilis*), entre otras, conformando la formación climax. En algunos puntos, y con un ombroclima más húmedo, se presenta la faciación húmeda de *Fraxinus ornus*, donde el carrascal termófilo se enriquece con especies como son el fresno florido (*Fraxinus ornus*), espino albar (*Crataegus monogyna*), laurel (*Laurus nobilis*), madroño (*Arbutus unedo*), durillo (*Viburnum tinus*), galzerán (*Ruscus aculeatus*) e incluso rebollo (*Quercus faginea*), formando una subasociación muy similar a *Quercetum ilicis galloprovinciale genistetosum patensis* (= *Viburno - Quercetum ilicis*, (Braun-Blanquet et al.), o a *Quercetum ilicis ornetosum*.

Asimismo, aparecen aislados algunos ejemplares de Carrasca en el Valle d'Aigües Vives, junto al Barranco de L'Estret.

La faciación húmeda de *Fraxinus ornus* se localiza relativamente bien conservado en la cabecera y Umbría del Valle de La Murta, en la Sierra del mismo nombre, acompañando al fresno el resto de especies que dan carácter a ésta asociación, como el madroño, fresno de flor, durillo, espino albar, galzerán y laurel, este último en la zona más próxima al barranco. Mucho más alterada, se localiza puntualmente en la umbría de la Sierra de les Agulles, y en algunos de los barrancos de la Solana de la Barraca. Por su parte, el carrascal continental presenta una vegetación empobrecida por el clima más extremo, con lo cual desaparecen algunas de las especies de ombroclima húmedo,

Los sucesivos incendios han provocado una degradación de esta vegetación, siendo sustituida por romerales (Rosmarino-Ericion) y timonedas, en los cuales predominan el brezo (*Erica multiflora*), albaida (*Anthyllis cytisoides*), romero (*Rosmarinus officinalis*), aliaga (*Ulex parviflorus*), tomillo, (*Thymus vulgaris*), jara (*Cistus albidus*), y que se enriquece puntualmente con endemismos propios de la provincia corológica como es la pebrella (*Thymus piperella*). Los encontramos, principalmente, en la solana del Valle de la Murta, solana del Valle d'Aigües Vives, Montes de Carcaixent) y, en la zona de La Garrofera, en puntos concretos de los Montes de Tous.



VEGETACIÓN DE LAS ZONAS DE CULTIVOS.

La vegetación predominante de las acequias o barrancos de las zonas de cultivo está formada por *Iris pseudacorus* (Lirio amarillo), *Althaea officinalis*, *Rumex conglomeratus*, *Lycopus europaeus* (Pie de lobo), *Polygonum salicifolium*, y *Phragmites australis* (cañizo), como especies características y bioindicadoras. Dentro de los cultivos, es mayoritaria la citricultura, sobre todo en el sector de Alzira, y más matizado en la zona de la huerta, donde se dan cultivos de hortalizas y frutales, que alternan, e incluso en algún caso, se comparte con los cítricos. En la Garrofera, la situación es más compleja pese a la menor superficie que ocupan los suelos de calidad, detectándose la tendencia en la parte intermedia, (entre Tous y Misana) de transformaciones agrícolas desde secano predominantes actualmente, hacia el cultivo de regadío, (preferentemente cítricos). En esta zona, además de cítricos (y concretamente, cultivos de naranjos) existen cultivos de caquis. No se detecta la presencia importante de especies exóticas en el término municipal, salvo excepciones muy puntuales y casi siempre con carácter ornamental, muy cercanas a las casa agrícolas; destacar la presencia muy frecuente de palmeras en las zonas periurbanas, correspondientes a casas de campo, donde coexisten *Phoenix canariensis* y *P. dactylifera*, dando carácter y diversificando el paisaje agrícola. Así mismo, señalar la existencia de aproximadamente 50 pies de eucaliptos (*Eucalyptus globulus*), introducidos por el antiguo ICONA en el Valle de La Casella, en un área recreativa de la zona forestal.

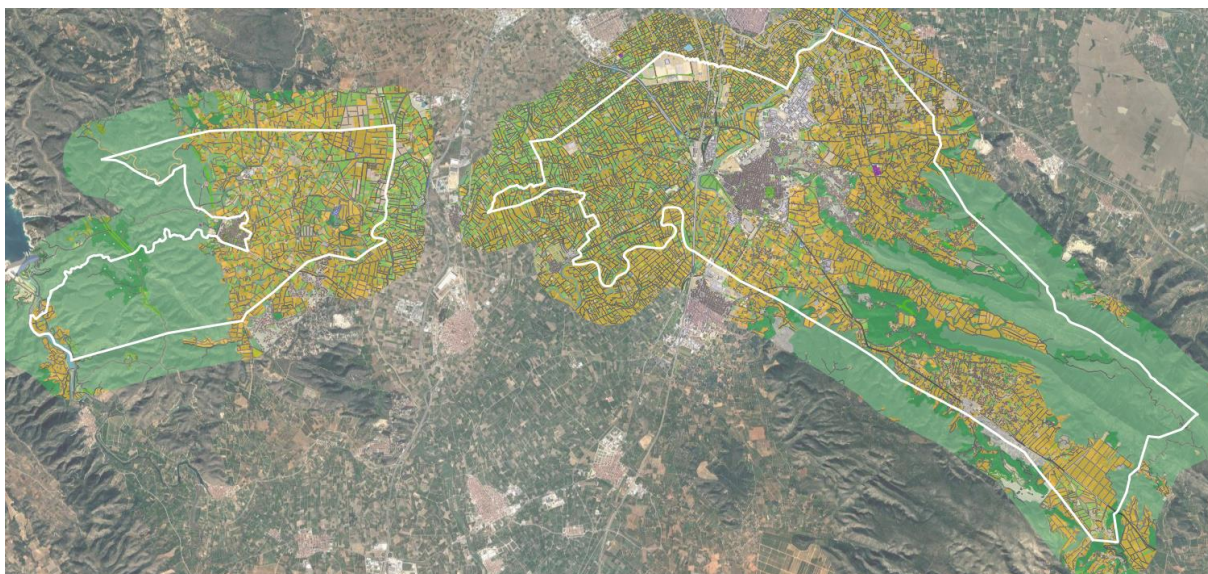




Figura 17.

Usos del Suelo.

Según los mapas de series de vegetación de Rivas Martínez la zona pertenece al piso supramediterráneo y, dentro de este, la vegetación potencial se corresponde con la serie “Geomegaseries riparia mediterráneas y regadíes” (Serie I según clasificación de Rivas-Martínez). Se encuentra en la región mediterránea y como vegetación azonal destacan los geoseries edafofilas.

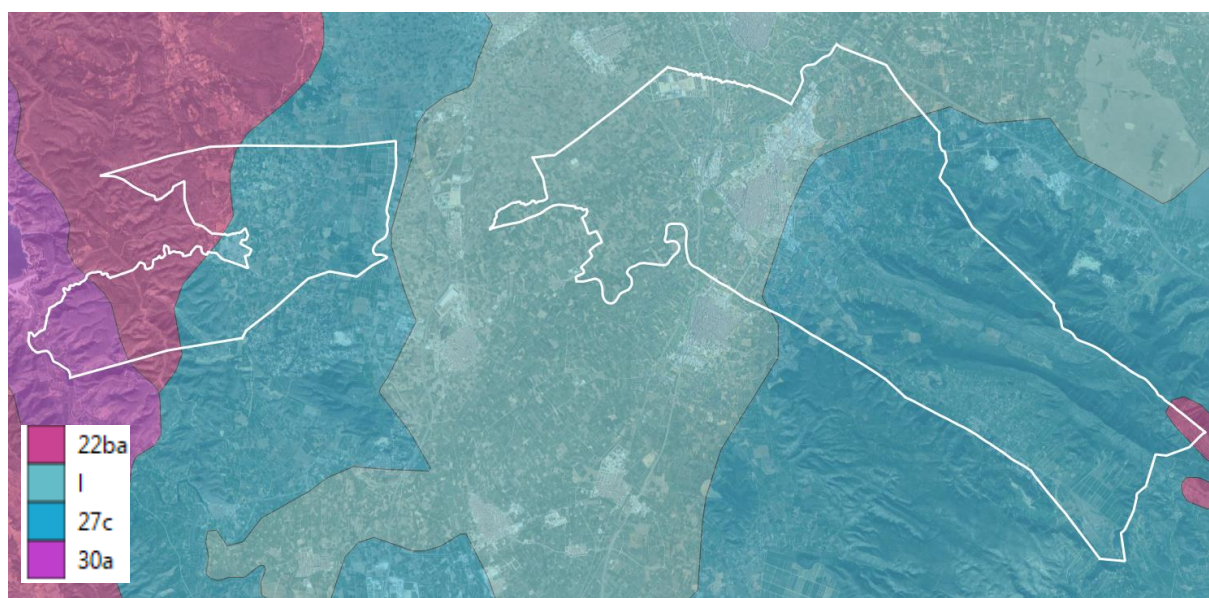


Figura 18.

Mapa series de vegetación

3.2.2. FAUNA



FAUNA ASOCIADA A LA ZONA URBANA

Encontramos representantes propios de las zonas que se definen como urbanas, es decir el casco urbano y zonas periurbanas con una presencia importante de viviendas. En algunos casos coexisten especies pertenecientes a otros biótopos, dada la proximidad entre sí. En Vertebrados existe un predominio de especies tal como la rata común (*Rattus norvegicus*), rata negra (*Rattus rattus*), y ratón común (*Mus musculus*). En las zonas periféricas al casco urbano, (almacenes y viviendas antiguas) también se observa el murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*). En esta misma área, donde se va perdiendo el carácter urbano encontramos, dentro de los reptiles, la salamanguera común (*Tarentola mauritanica*) y la Salamanguera rosada (*Hemidactylus turcicus*); también, las lagartijas ibéricas (*Podarcis hispanica*) y la colirroja (*Acanthodactylus erythrurus*).

La avifauna está claramente dominada por Paseriformes (*Passer domesticus* y *P. montanus*) y Estorninos (*Sturnus unicolor* y *S. vulgaris*). Puntualmente, encontramos el avión común (*Delichon urbica*) y la golondrina (*Hirundo rústica*).



FAUNA DE CAMPOS DE CULTIVO

Corresponde a la amplia zona destinada a cultivos agrícolas, y que al igual que el anterior, presenta zonas determinadas de transición entre diferentes biótopos (ecotonos). En mamíferos, destacan los muridos (*Rattus* spp. y *Mus* spp.), muy ligados a la actividad humana; mucho más escasos, la musaraña común (*Crocidura russula*) y la musaraña (Suncus etruscus). Aunque en los catálogos se nombra al erizo común (*Erinaceus europaeus*), no se suele observar demasiado. De reptiles se señalan 4 tipos de culebras: Bastarda (*Malpolon monspessulanus*), de escalera (*Elaphe scalaris*), de collar (*Natrix natrix*) y viperina (*Natrix maura*), todas ellas comunes a otros biótopos, y también la presencia de la lagartijas colirroja (*Acanthodactylus erythrurus*) y colilarga (*Psammodromus algirus*). Se nombra también el lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), cuya presencia se vincula a campos de cultivo próximos a zona montañosa; lo mismo puede decirse del eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*), de presencia menor en los últimos años. Entre los anfibios, encontramos ejemplares de Sapo común (*Bufo bufo*), Sapo corredor (*Bufo calamita*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*) y Sapillo moteado (*Pelodytes punctatus*); junto a ellos, no es extraño ver la rana verde común (*Rana perezi*), especies muy ligadas a la existencia de balsas de riego o acequias relativamente limpias. El número de especies de la Avifauna es mucho más amplio, e incluso podemos diferenciar asociaciones predominantes en función del cultivo mayoritario. Así, en las zonas dedicadas al cultivo de cítricos, mayoritaria en el término municipal, se detecta un mayor número de especies; entre ellas encontramos la abubilla, (*Upupa epops*) Jilguero (*Carduelis carduelis*), Miro (*Turdus merula*), Carbonero común (*Parus major*), y otras especies propias de la zona. En zonas donde existen cultivos de secano, la presencia más destacable corresponde a la Curruca mirlona (*Sylvia hortensis*), acompañada por diversas especies de tordos, y menos frecuente, la Cogujada común (*Galerida cristata*).



FAUNA DE MATORRAL Y ZONAS NATURALES DEGRADADAS

Corresponde a las fases más degradadas del bosque climácico propio de la zona. Básicamente, a las asociaciones propias de la Clase Ononido - Rosmarinetea, y asociaciones de transición y recuperación tras los incendios, orladas con presencia puntual de pinos, de amplia distribución en el término municipal. Dentro de los mamíferos encontramos el zorro (*Vulpes vulpes*), ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*), musaraña común (*Crocidua russula*), Jabalí (*Sus scrofa*) y muy sometidos a la presión cinegética, conejos (*Oryctolagus cuniculus*) y liebres (*Lepus capensis*). Mención aparte merecen las diversas especies de murciélagos existentes en la gran cantidad de cavidades existentes en Alzira. *Rhinolophus ferrumequinum*, *R. mehelyi*, *R. euryale*, y *Miniopterus schreibersi* son especies que se localizan en cuevas de las áreas montañosas. La herpetofauna está representada por el lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), las lagartijas cenicientas (*Psammodromus hispanicus*), colilarga (*Psammodromus algirus*), colirroja (*Acanthodactylus erythrurus*), e ibérica (*Podarcis hispanica*), y el eslizón ibérico (*Chalcides bedriagai*). Entre las serpientes, mencionar la presencia de la culebra lisa meridional, (*Coronella girondica*), junto a la culebra bastarda y la de escalera. No es descartable la presencia de la víbora hocicuda (*Vipera latasti*). En los anfibios, encontramos el sapo común (*Bufo bufo*). De la avifauna, destacar la presencia en algunas de estas zonas del ratonero común (*Buteo buteo*), gavilán (*Accipiter nisus*), y milano negro (*Milvus nigrans*) así como de diversas currucas, (*Sylvia melanocephala*, *S. atricapilla*, *S. cantillans*, *S. undata* y *S. conscicillata*). La presencia del autillo (*Otus scops*) y Mochuelo (*Athene noctua*), está ligada a la existencia de viviendas y casas abandonadas o en ruinas. Otras especies presentes son las cogulladas (*Galerida cristata*), y alcaudones (*Lanius senator*, *L. excubitor*).



FAUNA DE BOSQUES

Áreas de densa vegetación correspondiente a coscojares orlados de pinos y frondosas, así como presencia de roquedos y farallones de cierta importancia dentro de su ámbito. Básicamente, corresponden a determinadas áreas de las Sierras de Corbera, La Murta, y Les Agulles, donde los pinares o maquias alcanzan cierta importancia en cuanto a superficie y continuidad. En este biotopo, encontramos una mayor diversidad que en el anterior, aunque su limitación espacial y el relativo aislamiento que existe entre las zonas dificultan un mayor número de especies o tamaño de las poblaciones. En mamíferos, prácticamente se repiten las mismas especies que en el biotopo de matorral, ampliadas por la presencia del gato montés (*Felis sylvestris*), y la gineta (*Genetta genetta*). La bibliografía consultada señala como probable la presencia de tejón (*Meles meles*) y comadreja (*Mustela nivalis*). La herpetofauna repite las mismas especies nombradas a nivel de matorral. La avifauna presenta especies propias de masas forestales, como son el Carbonero garrapinos (*Parus ater*) y Agateador (*Cerita brachydactyla*). En zonas con acantilados y roquedos la diversidad se enriquece con la presencia del Halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y el águila perdicera (*Hieraeetus fasciatus*), junto al Buho real (*Bubo bubo*). Otras rapaces presentes son el Cárabo (*Strix aluco*), mochuelo (*Athene noctua*), Gavilán (*Accipiter nisus*), y Ratonero común (*Buteo buteo*). Especies

cinagéticas presentes en los diferentes cotos del término municipal son el conejo, la perdiz (*Alectoris rufa*), y el faisán (*Phasianus colchicus*), todas ellas anualmente repobladas; señalar también la presencia del ciervo (*Cervus elaphus*) que ha sido introducido, aunque no con carácter cinagético, en el Valle de la Casella.



FAUNA DE RIBERA Y BARRANCOS

Corresponde al área determinada por la existencia de cauces que presentan de modo continuo agua y la vegetación propia que lo circunscribe. Básicamente, el río Xúquer y el río Verd. La fauna correspondiente a este biotopo se empobrece bastante de la potencial, sobre todo a nivel de ictiofauna, de la cual es difícil determinar con exactitud su estado actual. Dado que la carga de aguas residuales aumenta tal como el Xúquer se adentra dentro de la Comarca geográfica de La Ribera, se estima que en la zona colindante con el término municipal de Sumacàrcer, se encuentran las aguas más limpias, y por tanto podemos encontrar Barbo común (*Barbus bocagei*) y Carpa (*Cyprinus carpio*). Especies migratorias como la anguila, sujeta a la existencia continua de caudal, se nombran en diferentes estudios, pero dadas las condiciones de calidad de las aguas en el cauce del Xúquer es problemático determinar actualmente su presencia. L'Horta, donde las acequias presentan agua en gran parte del año. Las especies principales son el sapo de espuelas (*Pelobates cultripes*), sapo común (*Bufo bufo*), sapo corredor (*Bufo calamita*), y el sapo partero común (*Alytes obstetricans*). De mamíferos, se señala la presencia del erizo común (*Erinaceus europaeus*), las dos especies de musarañas, ratón casero (*Mus musculus*) y rata común (*Rattus norvegicus*); Los reptiles se limitan a la presencia de las culebras ya mencionadas en el biotopo agrícola. La ornitofauna si presenta mayor diversidad; entre otras especies, las lavanderas (*Motacilla* spp.), Carriceros (*Acrocephalus scirpaeus*, *A. arundinaceus*), especies migratorias como el Martín pescador (*Alcedo atthis*), Garceta común (*Egretta garzetta*), y la garza real (*Ardea cinerea*).

3.3. MEDIO SOCIOECONÓMICO

En el presente apartado se analizarán los factores socioeconómicos que pueden afectar al desarrollo del ámbito, entre los que se encuentra el análisis de la dinámica demográfica y económica.

El estudio de la dinámica de la población es un destacado factor de análisis y comprensión en la realidad social, económica y medioambiental de todo el territorio. La finalidad de este apartado no es otra que, en base a los datos estadísticos de la población disponibles, se puedan evaluar otros fenómenos demográficos que giran alrededor de sus cambios y dinámicas de desarrollo.

En el contexto actual, la aplicación de determinadas medias puede justificarse, entre otros factores, a partir de una base demográfica. La demografía también ayuda a interpretar el estado socioeconómico en el que se encuentra cualquier territorio. Por ello, este apartado no se podrá entender de forma global e integrada, si no se profundiza y complementa con el resto de variables del estudio socioeconómico.

3.1.3. EVOLUCIÓN Y ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA

La comarca de la Ribera se encuentra situada al este de la península Ibérica, en la zona central de la Comunitat Valenciana. Ocupa una superficie total de 1.246,9 km² limitados al este por el mar Mediterráneo, al norte por la comarca de l'Horta y la Albufera (25 km² aprox. y 225 km² comprendida el marjal periférico); y al oeste por sierras como Dos Aguas, Caballón- Matamon, macizo del Caroig, montañas de Tous y sierra de Enguera, que la separan de las comarcas de la Hoya de Bunyol y la Canal de Navarrés. Al sur se sitúan las sierras de Corbera- Agulles-Murta.

La Ribera cuenta con una población de 301.299 habitantes, según el padrón de 1 de enero de 2017, divididos en 47 municipios. En los últimos 20 años, la población de la Ribera ha tenido un crecimiento continuo, llegando a crecer un 13 por ciento desde el año 1997 hasta el 2009. Sin embargo, los últimos años de crisis económica ha propiciado la disminución de la población, volviendo a niveles de 2007.

Las infraestructuras ocupan un papel determinante en el desarrollo económico y social de la Ribera, constituyendo un factor básico para facilitar los flujos económicos entre los agentes económicos y los sectores productivos, conectando con el resto del país. Por ello, la falta de dotaciones en infraestructuras podría limitar su crecimiento económico y su desarrollo futuro.

En cuanto a la red ferroviaria, por el territorio transcurren redes de tren y metro por los municipios de mayor población, conectando éstos con la capital de provincia y otras poblaciones importantes de la provincia de Valencia, como es el caso de Alzira, que está conectada a la red de tren.

El término municipal de Alzira está dividido en dos sectores, uno de 83,24 km², que integra la mayor parte del municipio, y una pedanía de 28,22 km², llamada La Garrofera, separada por los términos municipales de Masalavés, Benimuslem, Alberique y Benimodo. Cuenta, por tanto, con una superficie de 111,46 km² y una densidad de población de 408,6 hab/km².

Según los últimos datos publicados por el INE, así como los propios datos censales del municipio de Alzira, esta cuenta con una población, según el último padrón de 1 de marzo de 2023, de **47.542 habitantes**.

Como se puede observar a lo largo de los últimos 12 años, la población de la ciudad de Alzira se ha crecimiento irregular, si bien es cierto, desde el 2012 hasta el 2019 hubo un decrecimiento paulatino bajando entorno a 500 personas las cifras totales de la población censada.

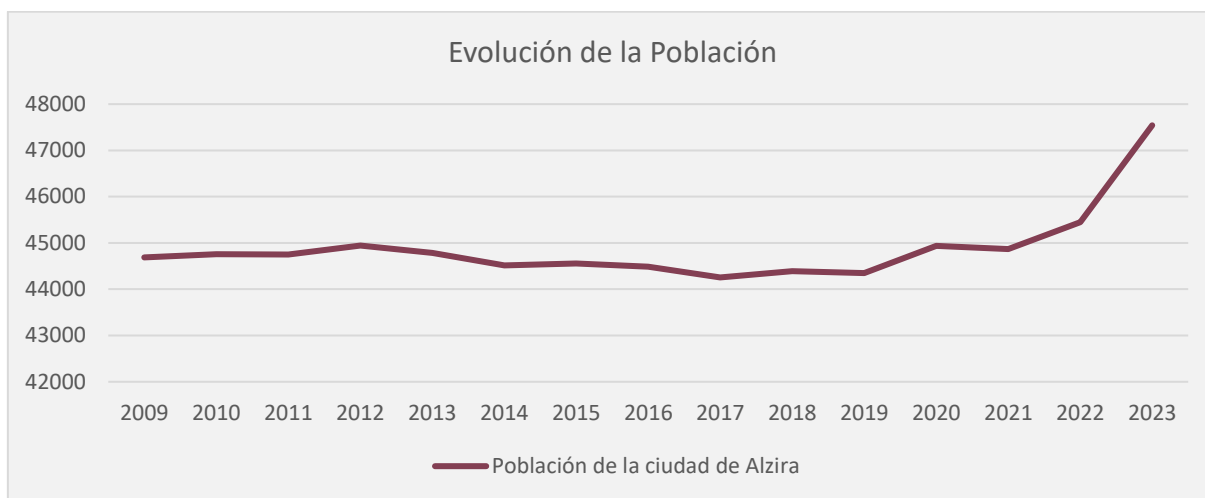


Figura 19. Evolución demográfica de Alzira en los últimos años.

Esta constante se ha roto en el año 2019, donde se ha recuperado y aumentado toda la población perdida durante esta década anterior. Como se puede observar, y tras datos aportados por el propio ayuntamiento, la población este último año creció entorno a 2.000 personas.

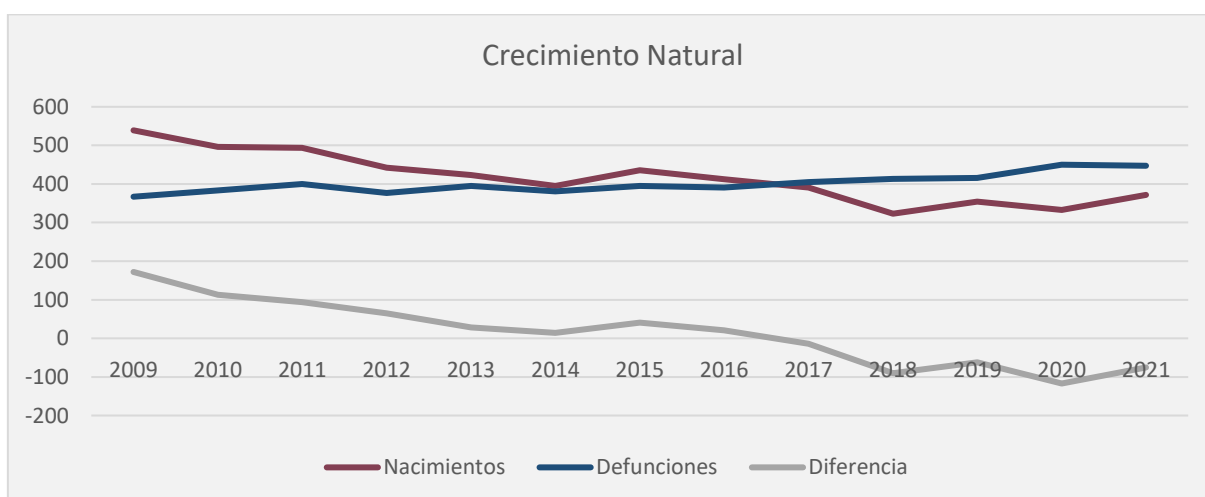


Figura 20. Crecimiento natural de Alzira. Fuente: INE

Tal y como reflejan los datos del crecimiento natural de la población, los nacimientos han ido disminuyendo paulatinamente a lo largo de la última década, situándose en mínimos. Al contrario, las defunciones, han ido creciendo a un ritmo constante, superando en 2017, la tendencia y encontrándonos una situación en la que hay más defunciones que nacimientos y, por tanto, un crecimiento natural negativo de la población. Esta tendencia al decrecimiento se está viendo compensada con el aumento de las inmigraciones.

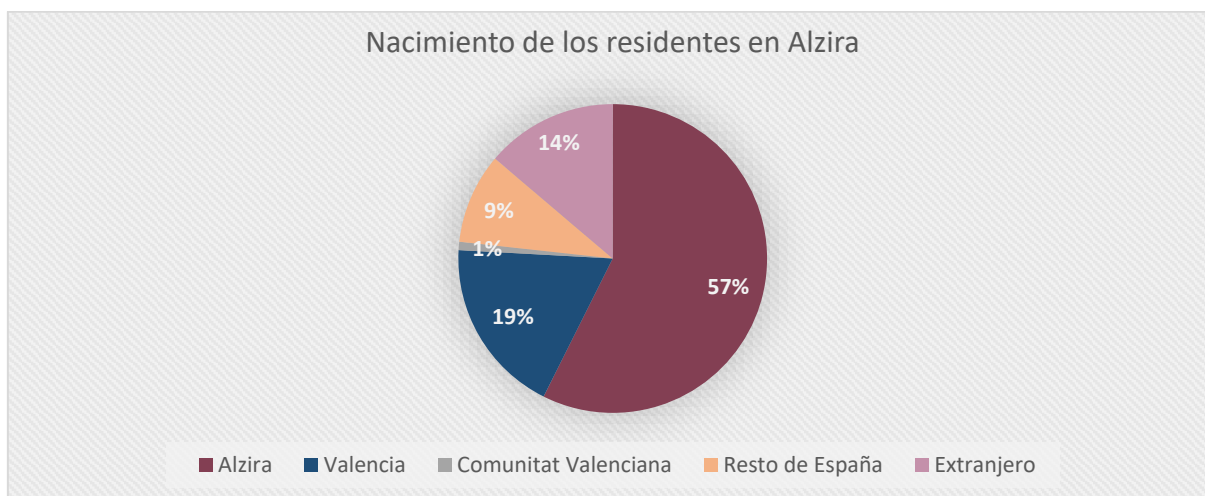


Figura 21. Lugar de nacimiento de los residentes en Alzira.

Según los datos publicados por el INE procedentes del padrón municipal de 2021 el 57.38% (25.745) de los habitantes empadronados en el Municipio de Alzira han nacido en dicho municipio, el 28.82% han emigrado a Alzira desde diferentes lugares de España, el 18.48% (8.292) desde otros municipios de la provincia de Valencia, el 0.87% (390) desde otras provincias de la Comunidad Valenciana, el 9.47% (4.249) desde otras comunidades autónomas y el 13.79% (6.189) han emigrado a Alzira desde otros países.

La pirámide de población es el gráfico que permite observar la estructura por edad y sexo de una población en un momento dado y, en el caso que nos ocupa, como se puede observar, la población no está envejecida, con una media de edad de 42,52 años, siendo el grupo más importante, de los 40 a los 60 años y nada despreciable la franja de los 10 a los 30 años, superando la media de la provincia.

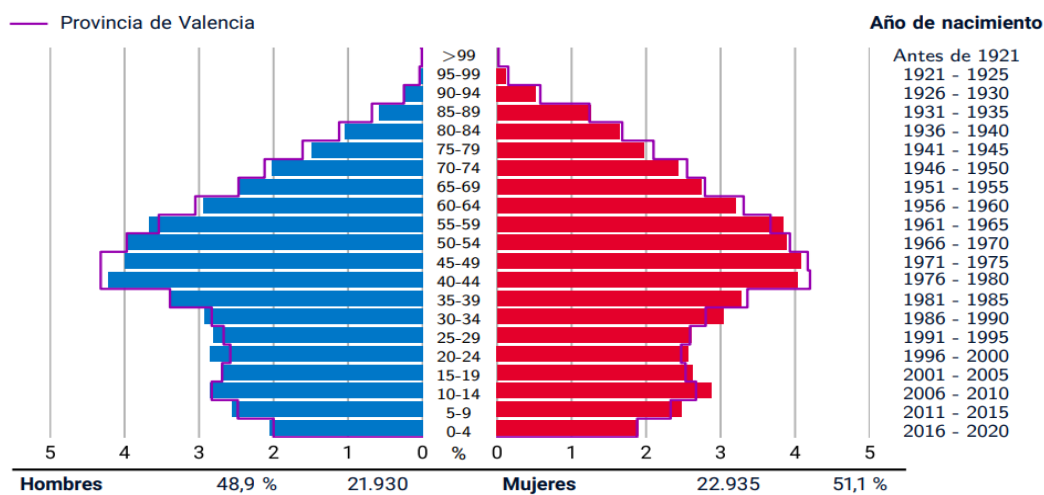


Figura 22. Pirámide poblacional. (Fuente: Portal de información ARGOS)

El análisis de la pirámide refleja su historia demográfica, la estructura actual y las perspectivas futuras de una población, porque a través de los distintos grupos de edades y en los dos sexos, se muestra el aumento o no de los nacimientos, la inmigración, la emigración, etc.

La estructura de la población se mantiene ligeramente estable a lo largo de los años considerados. Actualmente los menores de 16 años conforman el 18% de la población, similar al 16,5% de personas mayores de 64 años; siendo mayoritario, como el lógico, el porcentaje de personas que se encuentran entre los 16 y los 64 años, con un 65,5%.

3.2.3. ECONOMÍA

La economía de la Ribera, al igual que en el resto de la Comunitat Valenciana, se ha venido transformando su modelo productivo terciario, donde predomina actualmente tanto en la aportación al Producto Interior Bruto de la Ribera, como en la creación de empleo. Sin embargo, esta mayor aportación del sector servicios a la economía y al empleo no nos debe hacer descuidar de la importancia del resto de sectores como el industrial, por su efecto arrastre y estratégico, o el agrícola, por su arraigo social y cultural.

Según a los datos del Instituto Valenciano de Estadística, la renta media en Alzira es de 20.498 euros.

Como se puede observar, la tasa de paro se ha mantenido constante durante los últimos años, bajando en este último en unas 800 personas, así como subiendo el número de afiliados a la seguridad social. Puede observarse que el número de mujeres paradas es superior al de hombres y lo mismo pasa con las afiliaciones a la seguridad social, donde los hombres superan en casi en un 50% a las mujeres. Por sectores de actividad, el paro es el que se muestra en las siguientes figuras.

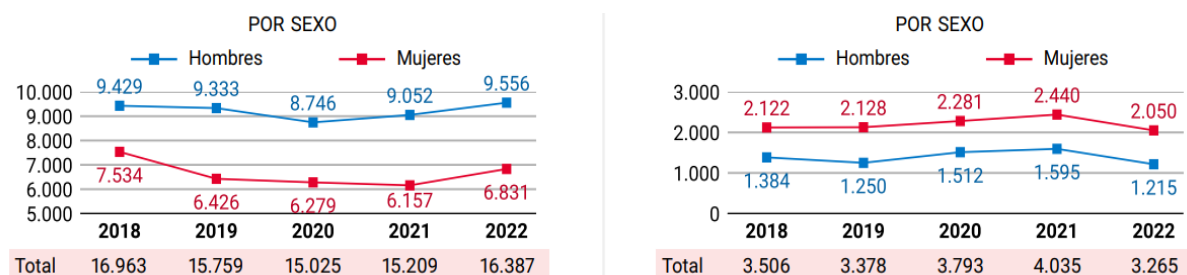


Figura 23. Izquierda. Personas afiliadas a la seguridad social. Derecha. Paro registrado por sexo y por sectores de actividad a fecha de marzo de 2022.

PARO POR SECTORES			
Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
6,00	18,10%	5,10%	64%

Figura 24. Paro por actividad (Fuente: Portal de información ARGOS).

Las empresas inscritas a la seguridad social, son un total de 1.251 donde destacan las de sector servicio (925) frente a la construcción o la industria, 138 y 123 respectivamente.

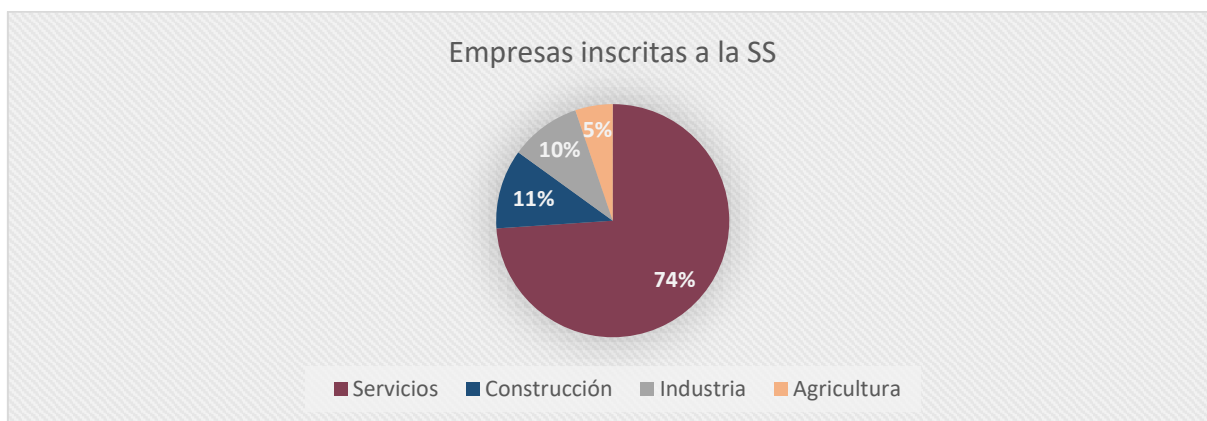


Figura 25. Empresas inscritas a la seguridad social a fecha 31 de marzo de 2022. Fuente: GVA.

3.4. USOS PREEXISTENTES EN EL SUELO, EDIFICACIONES.

3.1.4. EVOLUCIÓN URBANÍSTICA

El municipio de Alzira, como se puede observar en la imagen adjunta, ha tenido un crecimiento exponencial a partir de la década de los 60.

Anterior al año 1960, el crecimiento de cada década se ha mantenido constante siendo este entorno al 2,50%.

Es relevante señalar que durante la última década se ha producido un freno al crecimiento, teniendo niveles similares a los anteriores a los años 60.

De la siguiente imagen, se obtienen datos más precisos que presentan numéricamente el crecimiento que Alzira ha sufrido en el último siglo y que se exponen a continuación:

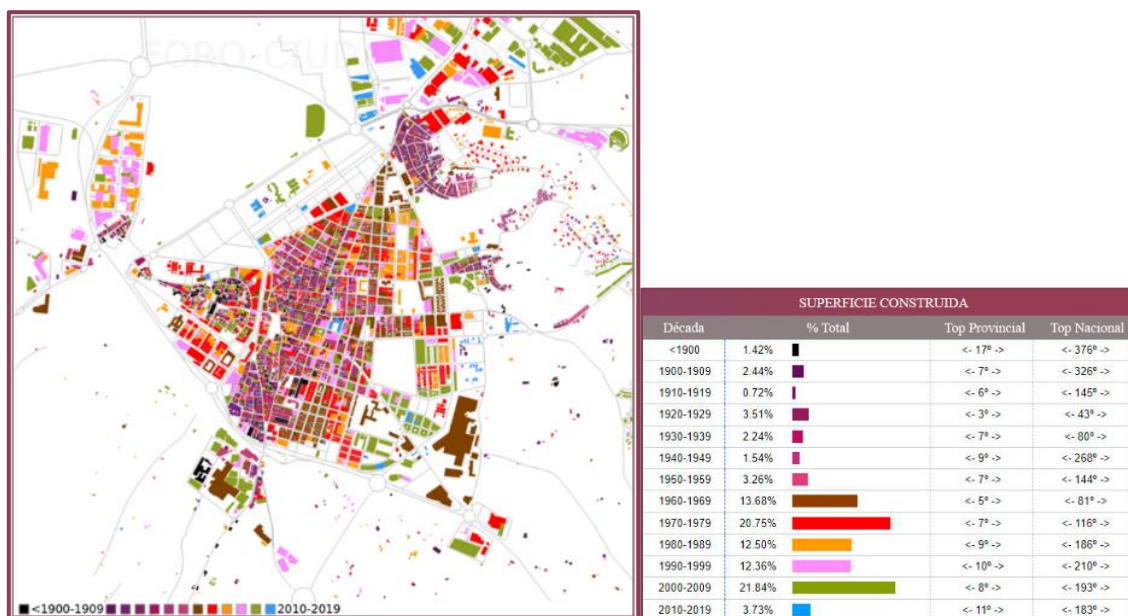
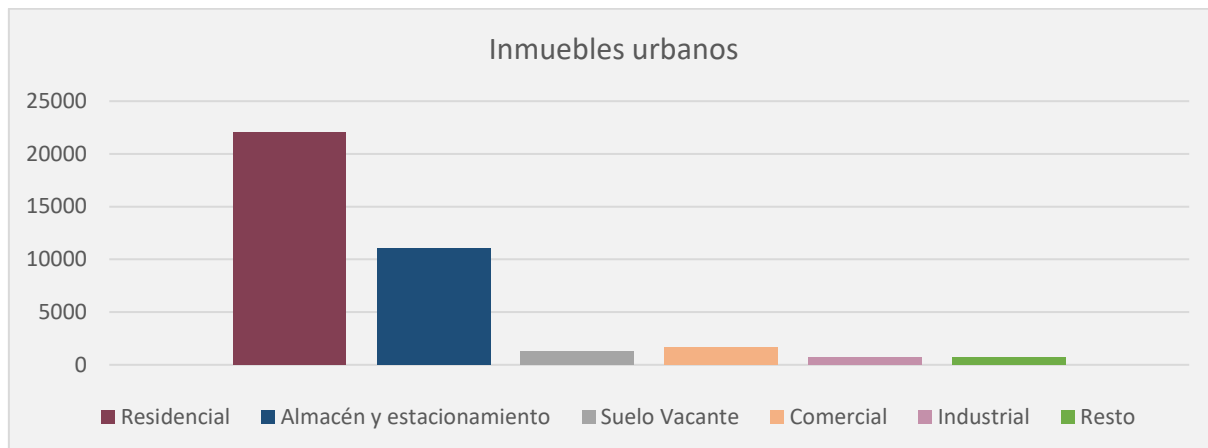


Figura 26. Crecimiento urbano.

3.2.4. PARQUE DE VIVIENDA. CAMBIOS RESIDENCIALES

Los inmuebles urbanos en la ciudad de Alzira se distribuyen de la siguiente manera:



Según los datos del Censo de Población y Viviendas de 2011, Alzira tenía un total de 22.052 viviendas.

Por otra parte, el 78,32% de estas viviendas es principal, formando el restante 21,68% el conjunto de viviendas secundarias y vacías. En total, existen 3.081 viviendas vacías en todo el término municipal.

Municipio. Alzira.		
TIPO DE VIVIENDA	NUMERO DE VIVIENDA	%
Primera Residencia	17.271	78,32%
Segunda residencia	1.695	7,60%
Vacías	3.081	13,97%
Viviendas colectivas	5	0,022
TOTAL	22.052	100 %

Figura 27. Número de viviendas en Alzira (Fuente: Censo de Población 2011 INE).

Las transacciones inmobiliarias se concentran en la compra de vivienda de segunda mano, en detrimento de la obra nueva. Esta diferencia se ha ido pronunciando a lo largo de los últimos años.

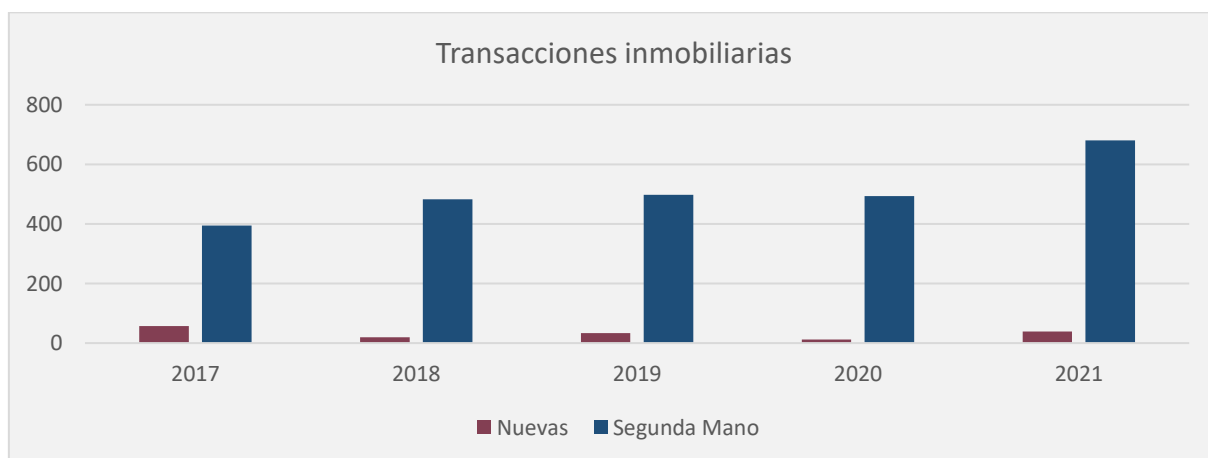


Figura 28. Transacciones inmobiliarias. Fuente: Ficha municipal. GVA.

Alzira, cuenta entre otras dotaciones públicas y servicios como son:

- Parques públicos: destacando L'Alquenència. Se trata del mayor parque de cuantos posee la ciudad, el parque por excelencia, es el que se encuentra en la barriada que le da nombre: L'Alquenència. Lo conforman 52.205 m² con una vegetación variadísima, paseos, espacios de juegos para adultos y niños, pinadas y una zona alta desde la que se divisa el conjunto de la zona verde.
- 1. Redes de transporte supramunicipales: la línea de FF.CC., o carreteras como la CV-50.
- 2. Infraestructuras municipales viarias: los restantes ejes viarios que se observan en la imagen.
- 3. Infraestructuras municipales de dotaciones, que así es como se denominan los distintos equipamientos:
 - Dotaciones deportivas
 - Dotaciones educativas
 - Dotaciones Sanitarias
 - Dotaciones de seguridad: policía, guardia civil, bomberos, etc.
- 4. Infraestructuras municipales de servicios: red de alcantarillado, energía eléctrica y agua potable.

3.5. MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS

El término municipal de Alzira está dividido en dos sectores, uno de 83,24 km², que integra la mayor parte del municipio, y una pedanía de 28,22 km², llamada La Garrofera, separada por los términos municipales de Masalavés, Benimuslem, Alberique y Benimodo. Cuenta, por tanto, con una superficie de 111,46 km² y una densidad de población de 408,6 hab/km².

La superficie del término es muy irregular, siendo completamente plana en los márgenes del río Xúquer; hacia el sudeste se extienden, paralelamente entre sí, las sierras de Corbera, la Murta y les Agulles, entre las que se desarrollan los valles de la Murta, la Casella y de Aigües Vives, mientras que el sector de la Garrofera está accidentado por las laderas orientales de la sierra de Tous.

La estructura urbana condiciona los modos de desplazamiento, favoreciendo aquellos realizados a pie o en bicicleta en ciudades compactas y densas, los llamados desplazamientos de proximidad, y favoreciendo la utilización del vehículo privado en municipios o zonas de baja densidad, donde los desplazamientos en modos más sostenibles, e incluso la utilización del transporte público, se dificulta.

Por ello, el tipo de tejido urbano supone un reto importante para el municipio, ya que plantea efectos sociales, económicos y ambientales de gran envergadura, relacionados en gran medida con el consumo de suelo y la fragmentación del paisaje. Pero, sobre todo, supone un aumento de la dependencia del vehículo privado, con las emisiones de CO₂ y contaminación atmosférica asociados a éste, además de mayores costes económicos en cuanto a mantenimiento de vías públicas y gestión de un sistema público de transporte.

3.1.5. TRANSPORTE PRIVADO

Las carreteras catalogadas de titularidad estatal (Autopista del Mediterráneo, AP-7 y la Autovía A-7), de titularidad regional, de la diputación de valencia, así como de la ciudad.

CLAVE	TITULARIDAD	TRAZADO	
		DESDE	HASTA
A-7	Ministerio	Algeciras	Aeropuerto de Castellón
AP-7	Ministerio	La Junquera	Vera
CV-50	Generalitat Valenciana	N-332 en Tabernes de Valldigna	Llíria
CV-550	Generalitat Valenciana	CV-50	Alberique
CV-41	Generalitat Valenciana	CV-645 (Xàtiva)	CV-50
CV-42	Generalitat Valenciana	A-7 (Almussafes)	CV-43
CV-43	Generalitat Valenciana	CV-50	CV-505
CV-541	Diputació	Alberique	Tous
CV-506	Diputació	CV-505	CV-510
CV-570	Diputació	Carcaixent	CV-50
CV-510	Diputació	Glorieta con CV-505	Favareta
CV-505	Diputació	CV-43 (Alzira)	CV-512 (Sueca)
CV-571	Ayuntamiento	CV-50	CV-570
CV-5445	Ayuntamiento	CV-550	CV-5446
CV-4105	Ayuntamiento	CV-41	CV-50
CV-5890	Ayuntamiento	CV-50	CV-43
CV-5880	Ayuntamiento	CV-5890	CV-50
CV-5101	Ayuntamiento	Vial Municipal	CV-510
Vías de servicio CV-50	Ayuntamiento	-	-

Figura 29. Carreteras del Sistema Viario de la Comunitat Valenciana presentes en Alzira.

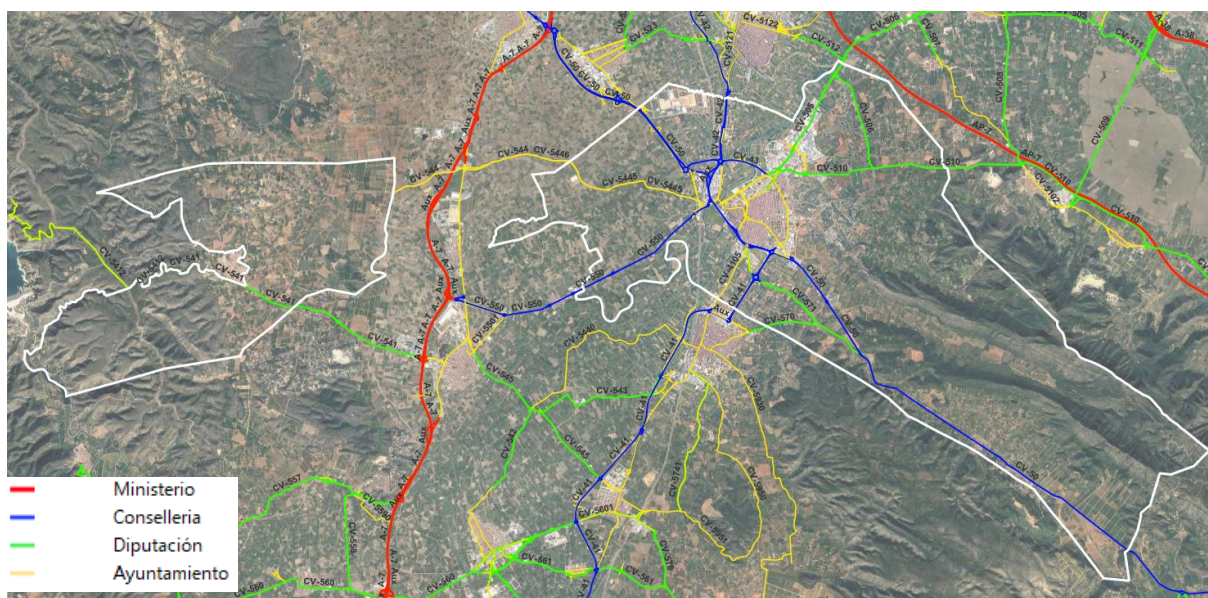


Figura 30. Red de carreteras que afectan al término municipal de Alzira.

De los datos oficiales del año 2021 se desprende que los mayores flujos de tránsito dentro del término municipal de Alzira corresponden a las localizados en la CV-50 entre Guadassuar y el Polígono industrial número 1 (estación de aforo 050050 y 050060) con una IMD de 24.408 y 22.667 vehículos respectivamente, y la CV-50 (estación 050060) que coincide con la circunvalación Sur de la Ciudad con una IMD de 22.505 vehículos. La segunda vía con más aforo es la CV-43 (estación 043020), con una intensidad media diaria 17.410 vehículos.

3.2.5. TRANSPORTE PÚBLICO

El municipio de Alzira dispone de red de ferrocarril, integrada en la línea C2 “Valencia-Xàtiva Moixent” de Cercanías Renfe, que conecta Valencia con Albacete/Alicante, con una estación situada al oeste de la ciudad y fuera del casco urbano

Esta línea presenta el siguiente itinerario: Línea C-2 València Nord – Xàtiva – Moixent conecta a Valencia Nord (Correspondencia con Bus urbano, Metro Línea 1), Alfafar-Benetússer, Massanassa, Catarroja, Silla (Correspondencia Línea C-1 de Cercanías), Benifaió-Almussafes, Algemesí, ALZIRA (correspondencia bus interurbano), Carcaixent, La Pobla Llarga, Manuel-L'Ènova, Xàtiva (correspondencia bus urbano e interurbano), L'Alcúdia de Crespins (correspondencia bus interurbano), Montesa, Vallada (correspondencia bus urbano) y Moixent.

Además, Alzira cuenta con servicios de transporte regular interurbano por carretera que la une con los núcleos principales en su ámbito geográfico más cercano. (Carcaixent, Alginet, Benifaió, Almussafes, Algemesí, Cullera, Albalat, Sueca, Favara, Antela, Alberic, Tous, Gandía, etc.)

Interiormente existen cuatro líneas de autobús urbano (Alzibus) de titularidad municipal, gestionado por la empresa Autocares Lozano S.L., que circulan todos los días del año y unen todos los barrios con la Estación de ferrocarril, Hospital de la Ribera, centros de salud, centros comerciales, además de una línea que une la ciudad con el cementerio.

3.3.5. MOVILIDAD CICLISTA

En los últimos años el Ayuntamiento de Alzira y la Mancomunidad de La Ribera Alta realizaron acciones para fomentar el uso de este medio de transporte y por ese motivo se implantó un servicio de alquiler de bicicletas, AMBICI, pero la falta de usuarios, el vandalismo detectado y el coste del servicio hicieron que se prescindiera del mismo. Este sistema era un servicio comarcal que permitía realizar desplazamiento entre 5 municipios (Alzira, Algemesí, Carcaixent, Carlet, y Benimodo) con 29 puntos de estacionamientos.

Inciendo en el objetivo prioritario de hacer de Alzira una Ciudad 30, la bicicleta ha de ser uno de los medios de transporte involucrados en el cambio del patrón de movilidad de la ciudadanía, por lo que su uso irá encaminado a la bajada de las intensidades de tráfico de la ciudad, en la reducción de emisiones contaminantes y en definitiva suponer una importante mejora de la calidad de vida.

Por tanto, la convivencia con el tráfico motorizado y con peatones por las vías del centro de la ciudad es uno de los grandes retos, a tenor de lo identificado hasta ahora en la ciudad. Por lo que respecta a las infraestructuras para el fomento de este medio de transporte apenas existen carriles bici a lo largo de la ciudad, y los existentes no cuentan con segregación o delimitación y por tanto albergan cierto grado de inseguridad al usuario, lo cual no favorece el uso de estos itinerarios.

3.4.5. MOVILIDAD PEATONAL

Por otra parte, las infraestructuras reservadas a los peatones, como son las aceras, en algunos casos presentan una anchura insuficiente que no favorece su utilización. También se ha observado que algunos de los elementos de protección peatonal son inadecuados o se encuentran en mal estado, así como las propias aceras, que se encuentran deterioradas o son intransitables por la presencia de arbolado.

Actualmente la movilidad peatonal en Alzira se encuentra en un proceso de mejora. Calles del centro urbano están siendo remodeladas con el fin de hacer de ellas lugares más transitables.

Se están realizando otras compatibles con la implantación de Zonas 30 en la ciudad, con velocidades máximas restringidas para vehículos a 30km/h, con el objetivo de alcanzar el proyecto de ciudad deseado.

Alzira cuenta con un reducido número de ejes estrictamente peatonales, y estos se encuentran ubicados en el casco antiguo del municipio, principalmente en las proximidades a la calle mayor.

Las principales calles peatonales son: C/ Escolares Pies, C/ Hort dels Frases, C/ Sta. Rita, C/ Major Santa Caterina, C/ Saludador, C/ Notari Bonet, entre otras.

3.6. INFRAESTRUCTURA VERDE

Desde un punto de vista funcional, la Infraestructura Verde precisa la identificación de los grandes elementos y vectores que conforman el conjunto de zonas verdes de los núcleos urbanos, las zonas protegidas desde un punto de vista ambiental y ecológico del territorio y las áreas críticas del mismo (sería el caso, por ejemplo, de las zonas inundables). A estos elementos cabría sumarles el patrimonio cultural y el potencial visual existente. En definitiva, se trata de ponderar y valorar cada uno de los distintos espacios identificados como sensibles, de valor o que son críticos.

Por lo tanto, entendida la INFRAESTRUCTURA VERDE, como la 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, de acuerdo con la definición establecida en el Capítulo I de la LOTUP, integran la infraestructura verde los siguientes espacios:

- “a) Los espacios que integran la **Red Natura 2000** en la Comunitat Valenciana, seleccionados o declarados de conformidad con lo establecido en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.*
- b) Los **espacios naturales protegidos**, declarados como tales de acuerdo con la legislación sobre espacios naturales protegidos de la Comunitat Valenciana.*
- c) Las **áreas protegidas** por instrumentos internacionales en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.*
- d) Los **ecosistemas húmedos y masas de aguas**, continentales y superficiales, así como los espacios adyacentes a los mismos que contribuyan a formar paisajes de elevado valor que tengan al agua como su elemento articulador.*
- e) Los **espacios de la zona marina** cuya delimitación, ordenación y gestión deba hacerse de forma conjunta con los terrenos litorales a los que se encuentren asociados, teniendo en cuenta lo dispuesto por la legislación y la planificación sectoriales, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y los instrumentos que la desarrollan.*
- f) Los **espacios costeros de interés ambiental y cultural** que, no estando incluidos en los supuestos anteriores, se hayan recogido en el planeamiento urbanístico, en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o en los instrumentos que la desarrollan, o en los planes y proyectos promovidos por la administración sectorial con competencias en materia de costas.*
- g) Los **montes de dominio público** y de utilidad pública o protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente catálogo, las áreas de suelo forestal de protección, según la normativa sectorial aplicable, y los terrenos necesarios o convenientes para mantener la funcionalidad de las zonas forestales protegidas.*
- h) Las **áreas agrícolas** que, por su elevada capacidad agrológica, por su funcionalidad respecto de los riesgos del territorio, por conformar un paisaje cultural identitario de la Comunitat Valenciana o por ser ámbitos de productos agropecuarios de proximidad o excelencia que garanticen la seguridad alimentaria mediante el suministro de productos de alimentación, sean adecuadas para su incorporación a la infraestructura verde y así establezca la planificación territorial, urbanística o sectorial.”*

3.1.6. ZONAS HUMEDAS CATALOGADAS

El Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana se redacta en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana. En el término municipal de Alzira se encuentra el marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer, incluida en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana en el acuerdo aprobado el 10 de septiembre de 2002, del Gobierno Valenciano.

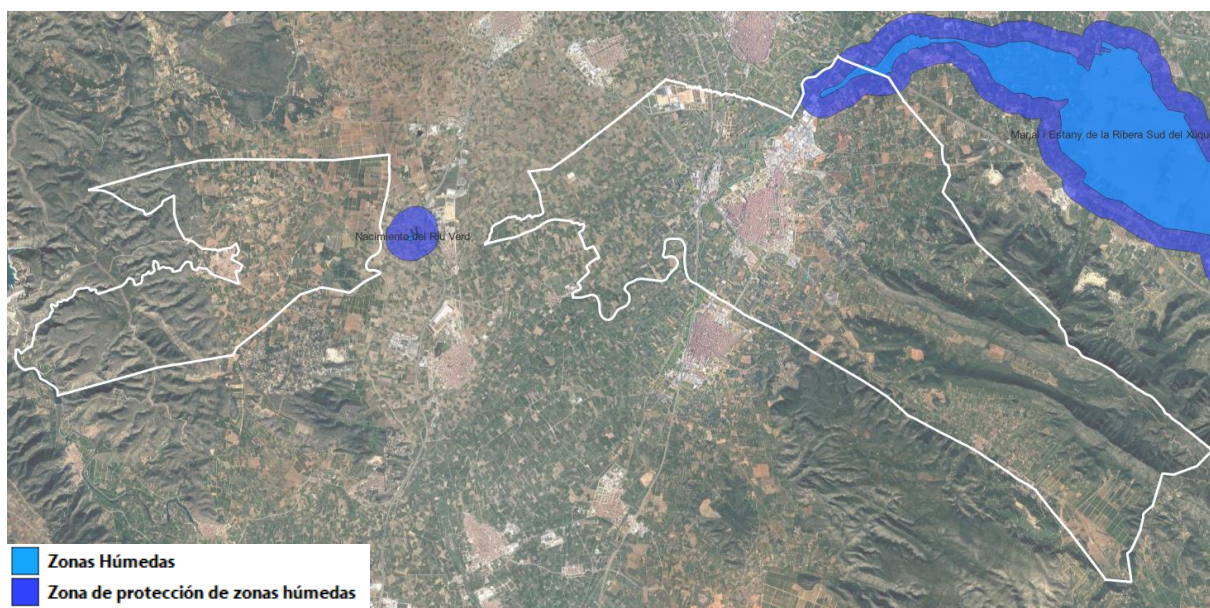


Figura 31. Zonas húmedas protegidas.

3.2.6. RED NATURA 2000

Natura 2000 es una red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad. Consta de Zonas Especiales de Conservación (ZEC) establecidas de acuerdo con la Directiva Hábitat y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) designadas en virtud de la Directiva Aves.

Su finalidad es asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los tipos de hábitat en Europa, contribuyendo a detener la pérdida de biodiversidad. Es el principal instrumento para la conservación de la naturaleza en la Unión Europea.

En el término municipal de Alzira se encuentran los siguientes espacios protegidos.



ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA)

- ES0000212 Sierra de Martés – Muela de Cortes. Zona que cuenta con una superficie de 153.191,47 ha afecta a la mitad oeste del sector de la Garrofera. Alberga poblaciones nidificantes de 18 especies de aves. No obstante, la zona es de especial importancia para la conservación de rapaces rupícolas, alberga el 14,9% de los efectivos regionales de Águila Real.



LUGAR DE INTERÉS COMUNITARIO Y ZONA DE ESPECIAL CONSERVACIÓN (LIC):

- ES5233013 Serra de Corbera. Zona que cuenta con una superficie de 4.819,84 ha. Esta zona alberga casi los únicos restos de bosques de laurel de la C. Valenciana (*Viburno tini-Fraxinetum orni*), que suponen más del 15% del total de la región mediterránea española. Contiene la Cova de les Ratetes (Corbera), considerada como un refugio importante para la conservación de los murciélagos en la C. Valenciana.

- ES5232007 Rio Xúquer. Zona que cuenta con una superficie de 370,53 ha. LIC fluvial propuesto con el fin de incluir esencialmente los hàbitats acuáticos del riu Xúquer en el tramo comprendido entre la presa de Tous y su desembocadura.
- ES5234006 Cova de les Meravelles – Alzira. Zona que cuenta con una superficie de 1 ha. Localizada al sur del casco urbano. Cueva de interés para los murciélagos, consdierada refugio de importancia para la Comunitat Valenciana.

Entre los dos sectores del término municipal, además, se encuentra, Ullals del rio Verd. Se trata de Pequeña zona húmeda producida por la surgencia de agua procedente de los importantes acuíferos del cercano Caroig.

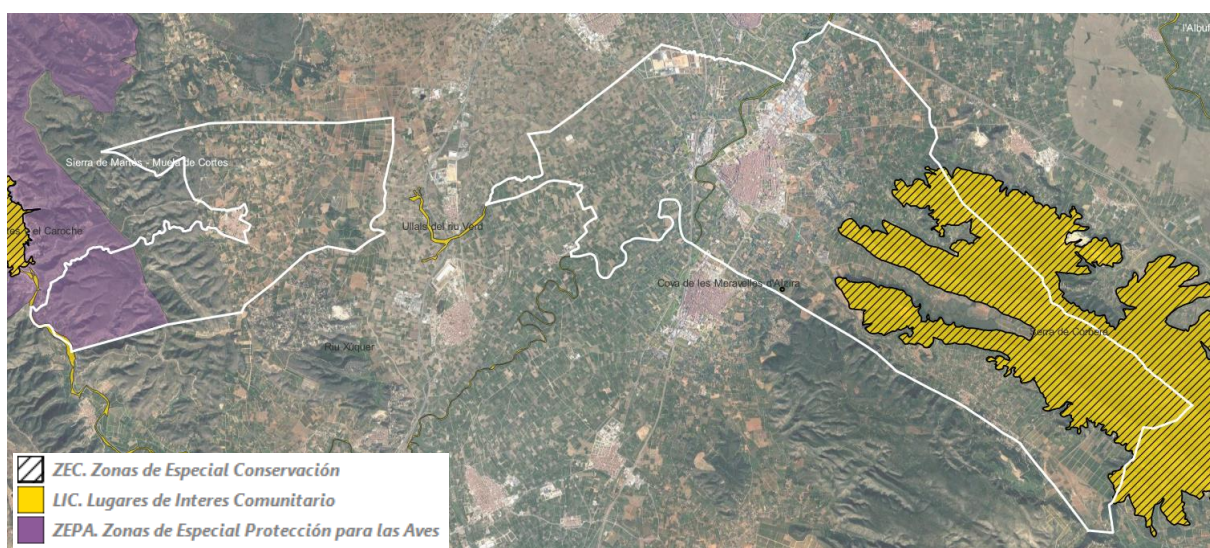


Figura 32. Red Natura 2000.

3.3.6. LÍMITES P.O.R.N. DE LOS PARQUES NATURALES DE LA COMUNITAT VALENCIANA

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de l'Albufera se aprobó mediante el DECRETO 96/1996, de 16 de mayo, del Gobierno valenciano. se extiende por su cuenca Hidrográfica. Dentro del PORN incluye también el denominado vector Xúquer, ya que las escorrentías de los riegos de la Acequia Real del Júcar suponen un importante porcentaje de las aportaciones que llegan al lago.

Son objetivos del PORN:

- Definir y señalar el estado de conservación de los recursos y ecosistemas en el ámbito territorial.
- Determinar las limitaciones que deban establecerse a la vista del estado de conservación.
- Señalar los regímenes de protección que procedan.
- Promover la aplicación de medidas de conservación, restauración y mejora de los recursos naturales que lo precisen.

- Formular los criterios orientadores de las políticas sectoriales y ordenadores de las actividades económicas y sociales, públicas y privadas, para que sean compatibles con las exigencias señaladas.

Además, son objetivos específicos del PORN de la Albufera, los siguientes:

- Conservar los ecosistemas naturales y valores del Parque Natural de la Albufera.
- Asegurar un aporte de agua adecuado, en calidad y cantidad, a la conservación de los ecosistemas identificados como de alto valor.
- Apoyar el cumplimiento de aquellas normativas sectoriales, principalmente en depuración de aguas y usos industriales y agrarios, que fomenten la implantación de un desarrollo sostenible en el ámbito.
- Fomentar la cooperación y coordinación entre distintas administraciones, y el control del órgano ambiental para obras y actividades, de forma que se asegure la compatibilidad del desarrollo socioeconómico y la conservación de los recursos naturales en general, y del Parque de la Albufera, de forma específica.

El PORN incluye total o parcialmente 57 municipios, entre los que se incluye la totalidad de Alzira. Con todo esto se puede observar la importancia del recurso hídrico en el municipio.

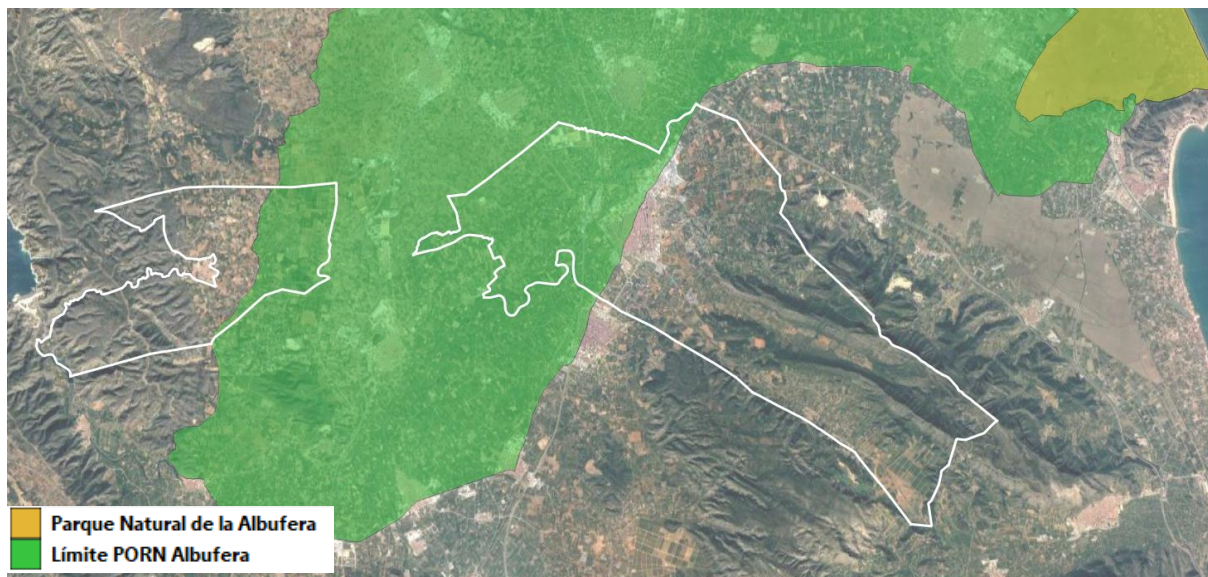


Figura 33. PORN. Fuente: GVA.

3.4.6. PARAJES NATURALES MUNICIPALES

Dentro del término municipal de Alzira, únicamente encontramos el paraje de “La Murta y la Casella”. Posee una superficie de 765,64 ha. Este paraje se encuentra dentro del LIC de la Sierra de Corbera, entre las Sierras del Cavall Bernat i de Les Agulles.

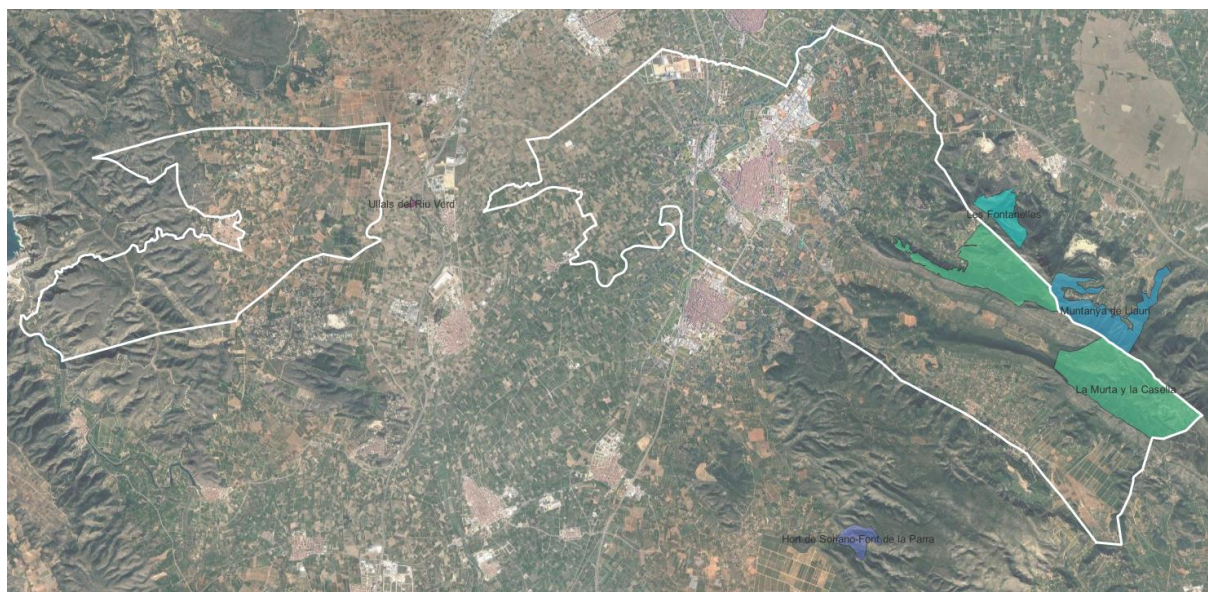


Figura 34. Parajes naturales municipales

3.5.6. PAISAJES DE RELEVANCIA REGIONAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

La Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana publicó el Borrador del documento “Objetivos de calidad e instrucciones técnicas para la ordenación y gestión de los Paisajes de Relevancia Regional de la Comunitat Valenciana”, como punto de partida de una instrucción que, además de reconocer la relevancia regional de los paisajes, despliegue los criterios de planificación y gestión de estos paisajes, teniendo en cuenta que el paisaje debe aceptarse como un condicionante para la implantación de usos, actividades e infraestructuras en el territorio y que la legislación valenciana contempla la incorporación de diferentes instrumentos de paisaje para justificar la adecuada inserción e integración de cualquier propuesta que pretenda planificar, conservar o gestionar el paisaje. Esta instrucción técnica recoge tanto los objetivos de calidad paisajística para los conjuntos paisajísticos de la Comunitat Valenciana, como una serie de instrucciones técnicas que deberán observarse para cada uno de los 40 paisajes de relevancia regional y que desarrollan los objetivos de manera más concreta y específica.

Alzira presenta los siguientes paisajes regionales:

- PRR 16, Hoces del Cabriel, Muelas de Cortes y Macizo del Caroig.
- PRR38, Ribera del Xúquer.
- PRR 18, Mondúver.

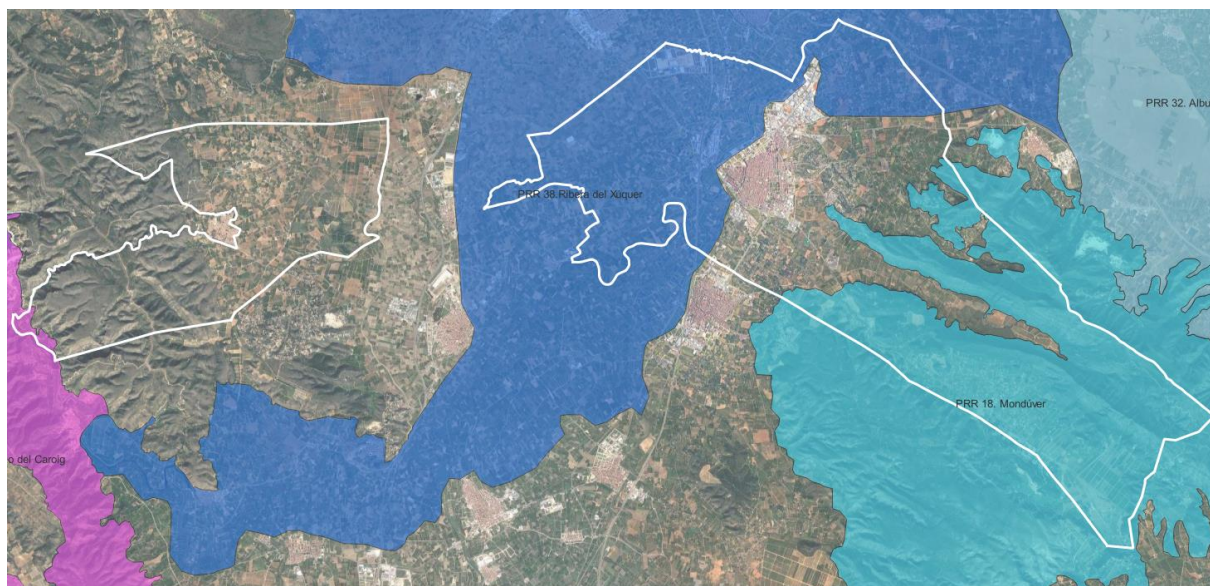


Figura 35. Paisajes de relevancia regional. Fuente: ICV.

3.6.6. HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO

El término municipal de Alzira, no está afectado por ningún hábitat de interés comunitario.



Figura 36. Hábitats de interés comunitario. Fuente: Visor GVA.

3.7.6. VÍAS PECUARIAS

Las vías pecuarias quedan reguladas por Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, estatal, y por la Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunidad Valenciana. Según la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda son diez, las vías pecuarias, incluyendo descansaderos, que se ubican en la zona de Alzira:

- Vereda de Castilla (Anchura legal, 20'89 m.)
- Vereda de Aragón a Guadassuar (Anchura legal, 20'89 m.)

- Vereda de Gandía (Anchura legal, 20'89 m.)
- Vereda de los Frailes (Anchura legal, 20'89 m.)
- Colada de Vilella (Anchura legal, 12 m.)
- Colada de Vistabella (Anchura legal, 12 m.)
- Colada de Moncada (Anchura legal, 8 m.)
- Colada de La Murta (Anchura legal, 8 m.)

Por lo que respecta a La Garrofera, son dos las vías pecuarias cuyo trazado discurre por dicha área:

- Vereda Real de Benimodo a Antella (Anchura legal, 20 m.)
- Vereda del Poblet (Anchura legal, 20 m.)

Algunas de estas vías están actualmente asfaltadas y constituyen caminos rurales en uso.

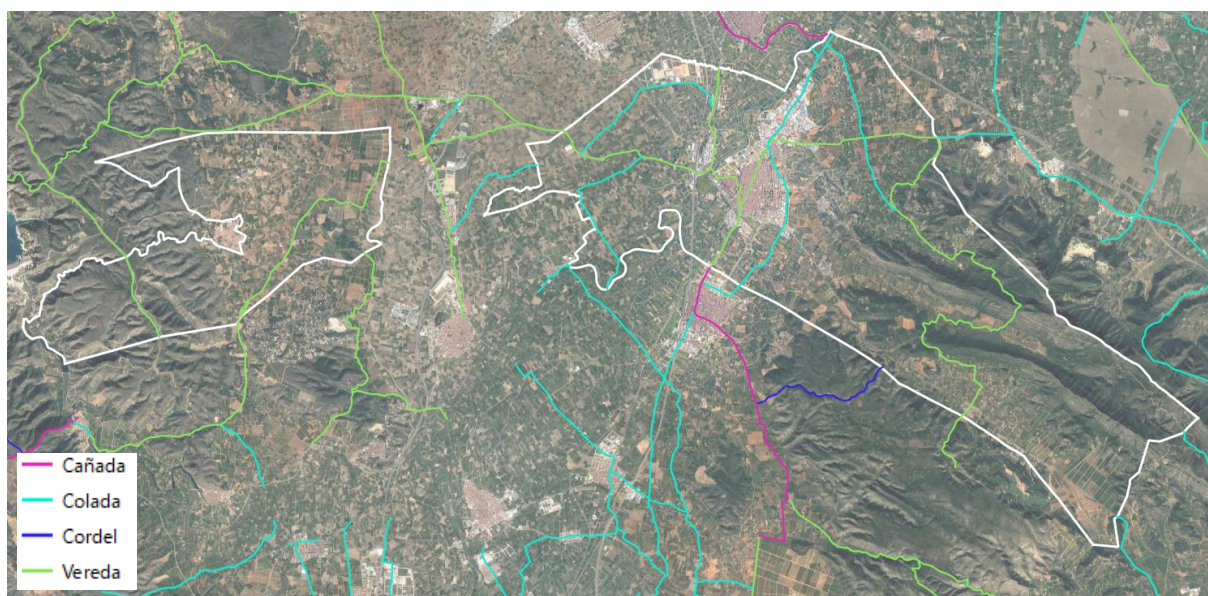


Figura 37. Vías pecuarias que afectan al término municipal de Alzira.

Además de las vías pecuarias indicadas, por el término municipal discurren los senderos GR-239 (en parte sobre la Vía Augusta) en dirección Norte-Sur, el PR-CV-303 en dirección Este-Oeste; el PR-CV-335 al norte de La Murta, el PR-CV-304, el SL-CV 82 (senda histórica por el Valle de la Murta) y el SL-CV 81 (senda botánica por el Valle de la Murta).

3.7. UNIDADES DE PAISAJE

3.1.7. UNIDADES DE PAISAJE REGIONALES

Vertebrada por el Riu Xúquer, La Ribera del Xúquer cuenta con una gran cantidad de espacios naturales de extraordinario valor como L'Albufera, la Marjal y Estany de la Ribera Sur del Xúquer, l'Estany Gran de Cullera, el Nacimiento del Riu Verd, o los LIC del Cap de Cullera o la Serra de Corbera. Estos espacios naturales se entremezclan con una gran llanura aluvial donde el aprovechamiento

histórico de los recursos hídricos ha generado uno de los espacios agrarios de regadío más extensos y de más valor del conjunto mediterráneo.

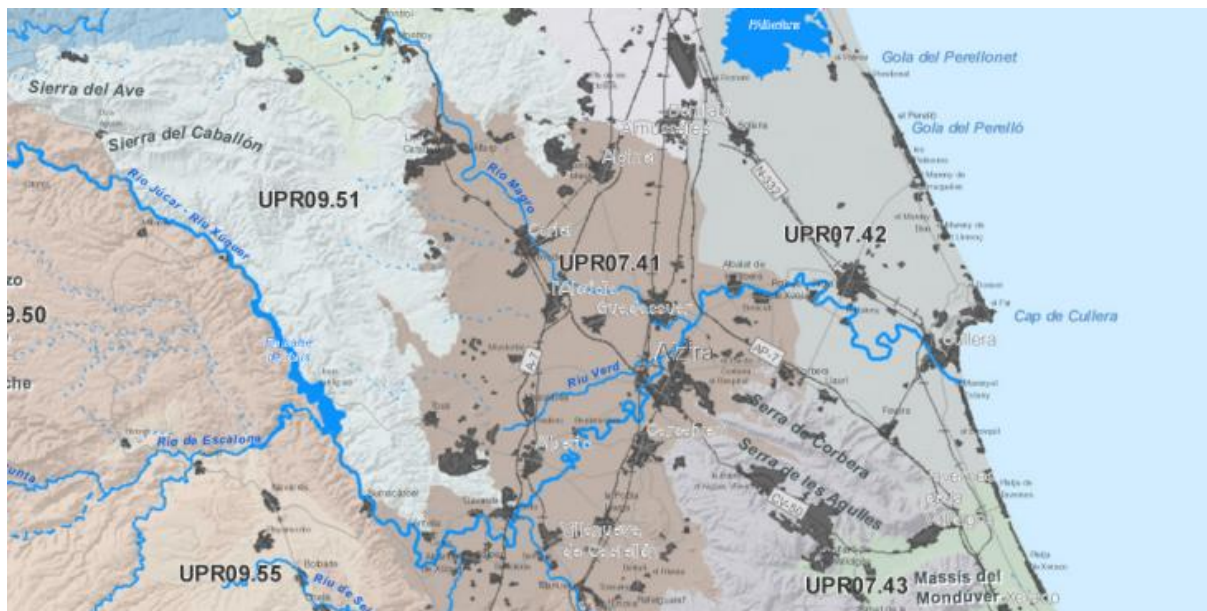


Figura 38. Unidades de paisaje regional. Fuente: Atlas de los Paisajes de la Comunitat Valenciana.

El reconocimiento de la estructura territorial requiere el tratamiento conjunto de la configuración topográfica de la zona de estudio, la caracterización del paisaje mediante definición de unidades homogéneas y su descripción, la identificación de hitos visuales singulares en el conjunto del ámbito o en determinadas zonas o parajes aislados. El paisaje está formado por un conjunto de unidades objetivas contemplados por distintas subjetividades, que lo convierten en huella cultural que se presenta objetivamente en cada territorio y subjetivamente en cada percepción.

El PAT de la Infraestructura Verde y el Paisaje de la Comunitat Valenciana asume los principios establecidos en el Convenio Europeo de Paisaje, partiendo de la finalidad de establecer unos objetivos, estrategias, principios rectores y criterios tales que permitan compatibilizar la protección y puesta en valor del paisaje, con el desarrollo sostenible. La caracterización del paisaje es uno de los primeros trabajos que se acometen previos a la redacción del PAT. Como consecuencia de su elaboración, se desarrolla el Atlas de los Paisajes de la Comunitat Valenciana que contiene la definición de las unidades de paisaje delimitadas de acuerdo con criterios paisajísticos, naturales y/o humanos. Según este Atlas, el municipio se encuentra incluido en la UPR 07.41, La Ribera Alta del Xúquer, donde destaca un ambiente paisajístico característicamente plano, situado en la llanura central valenciana.

Se entiende por unidad de paisaje el área geográfica con una configuración estructural, funcional o perceptivamente diferenciada, única y singular, que ha ido adquiriendo los caracteres que la definen tras un largo período de tiempo. Se identifica por su coherencia interna y sus diferencias con respecto a las unidades contiguas.

Existen algunos antecedentes de estudios de carácter paisajístico ya elaborados en el área. Se trata de algunos Estudios de Integración Paisajística referidos a actuaciones concretas y limitadas, por lo

que se considera que no cuentan con el grado de extensión y homogeneidad suficientes para el presente caso. Por ello se opta por una nueva delimitación y caracterización de las unidades de paisaje abarcadas por el máximo umbral de nitidez de 3.000 m a partir del ámbito de la actuación propuesta. Así tenemos las siguientes unidades paisaje.

Para su delimitación se han considerado como principales estos dos factores:

- La presencia de la edificación y la consolidación urbana en general. Se toma como criterio de distinción la presencia, en mayor o menor grado, de edificaciones, así como su relación con los espacios abiertos entre ellas. Así tenemos desde casco urbanos compactos, con distintas tipologías y usos, hasta áreas de edificaciones dispersas rodeadas de espacios libres de diversas características.
- La distinta composición visual producto de la diversidad de cultivos en las áreas agrícolas, que varían entre el monocultivo de cítricos y el mosaico más variado, con prevalencia de arbolado frutal.

3.2.7. UNIDADES DE PAISAJE MUNICIPALES



UP 1. LA VILLA

Se trata del núcleo histórico, localizado al oeste de Alzira. Tiene uso residencial, en buen estado y con un alto valor.

La presente unidad corresponde al casco antiguo del municipio de Alzira, y constituye un conjunto histórico, que cuenta con una trama urbana medieval en la que queda reflejada la evolución histórica de la ciudad. Este conjunto histórico se encuentra actualmente incoado como Bien de Interés Cultural, por la Conselleria de Cultura de la Generalitat Valenciana.



UP 2. NÚCLEO URBANO DE ALZIRA

Se trata del núcleo urbano, localizado al norte del término municipal de Alzira. Tiene uso residencial, en buen estado y con un medio-alto valor.

La presente unidad comprende la zona del casco urbano ubicada alrededor de la antigua unidad de paisaje "La Villa", y que es fruto de la expansión y desarrollo urbano del propio conjunto histórico. Se configura pues la presente unidad por calles amplias y edificios altos situados en el centro de la ciudad y que constituyen el nexo de unión entre la anterior unidad de paisaje y el arrabal.



UP 3. NÚCLEO URBANO "LES BARRAQUES D'AIGÜES VIVES"

Se trata del núcleo residencial, localizado al sureste del término municipal de Alzira. Tiene uso residencial, en buen estado y con un valor medio.

Núcleo de población presente en el término municipal de Alzira, en el Valle d'Aigües Vives, y casi colindante al término municipal de Carcaixent

**UP 4 URBANIZACIÓN CONSOLIDADA**

Se trata de las urbanizaciones, localizado de forma dispersa por el término municipal, pero más próximas al casco de Alzira. Tiene uso residencial, en un estado mejorable y con un valor medio.

Alberga los núcleos de población de Santa Maria de Bonaire, Urbanización El Respirall, y la urbanización de Sant Bernat en la "Muntanya assolada". Se trata de urbanizaciones en su mayoría con edificaciones de lujo, en forma de vivienda aislada o adosada, de 2 a 3 plantas, y con una presencia de zonas ajardinadas privadas. Otras urbanizaciones, se presentan en hileras de edificaciones.

**UP 5 URBANIZACIÓN DISPERSA**

Se trata de las urbanizaciones, localizado de forma dispersa por el término municipal, mayoritariamente por el valle d'aigües vives. Tiene uso residencial, en un estado mejorable y con un valor medio.

La presente unidad comprende aquellas zonas colindantes con la anterior unidad, y que por lo tanto, se encuentran sometidas, a una fuerte presión e influencia antrópica. En este sentido, aparecen numerosas edificaciones dispersas sobre campos de cultivo.

**UP 6 URBANIZACIÓN EN DESARROLLO**

Se trata de las urbanizaciones, localizado en el Valle d'Aigües Vives, alrededor del núcleo urbano de Alzira junto polígonos industriales. Tiene uso residencial, en un estado mejorable y con un valor medio.

La presente unidad comprende zonas colindantes a actuales suelos urbanos, como son el propio casco urbano de Alzira, el polígono industrial o urbanizaciones consolidadas. Se trata de zonas que actualmente están sometidas a procesos de urbanización y nuevos desarrollos. Es el caso de los alrededores de "l'Alquerieta" o del barrio del Torretxó. También se encuentran zonas en desarrollo y expansión urbanística entre el río Xúquer y el casco urbano (partida de Tulell), en las partidas de Hort de Santa Emília y Hort de Capagossos, o bien al sudeste del término municipal; en los alrededores del Convento-Monasterio de Santa María d'Aigües Vives, el cual está declarado Bien de Interés Cultural, y pertenece al término municipal de Carcaixent.

**UP 7 ZONA INDUSTRIAL**

Se trata de la zona industrial, localizado en la periferia del núcleo urbano. Tiene uso industrial, en un estado mejorable y con un valor medio.

Comprende los polígonos industriales de Alzira, así como alguna edificación industrial dispersa existente en el término municipal. Estas se localizan principalmente, al norte del núcleo urbano de Alzira; una zona entre el Río Verd y el Río Xúquer, junto al Barrio del Raval de Santa María, y la partida del Ráfol. La zona de mayor superficie se encuentra al norte del casco urbano, muy próxima al actual Hospital Comarcal de La Ribera. Finalmente existen reducidas zonas con presencia de edificación industrial como son el sur del núcleo urbano, próximas al Barranco de Vilella, y finalmente existe una edificación de grandes dimensiones y de carácter aislado, localizada en la zona agrícola que

comprende la unidad de paisaje 16, más antropizada por la presencia de edificaciones rurales dispersas.



UP 8. LA MURTA

Está compuesta por cuatro subunidades, que son: el valle, con un uso mayoritariamente agrícola; y la Umbría, la solana de la murta y el Pla de les Carrasques con un uso mayoritariamente recreativo-educativo. Todas ellas en buen estado y con un alto o muy alto valor.

La Murta junto a La Casella, constituyen el Paraje Natural Municipal “La Murta y la Casella”, de acuerdo con el Acuerdo del Consell de la Generalitat de fecha de 5 de noviembre de 2004. Dicho Paraje Natural Municipal ocupa una superficie de 765,64 ha, y se localiza en el término municipal de Alzira en la provincia de Valencia. El paraje es uno de los enclaves emblemáticos de la geografía valenciana, especialmente en lo que a su flora se refiere. Se encuentra sometido a un microclima muy favorable, con temperaturas suaves y un alto grado de humedad. En estas condiciones se desarrollan unas formaciones vegetales con un alto grado de madurez, con la presencia de fresnos de flor, carrascas, espino albar, bosquetes de laureles, madroños, durillos y mirtos (murta), especie que da nombre a uno de sus valles. Existe una destacada presencia de numerosos endemismos de flora, al igual que de rapaces de alto valor ecológico como son el águila perdiguera y el búho real.



UP 9. LA CASELLA

Está compuesta por tres subunidades, que son: el valle de la casella, con un uso mayoritariamente agrícola; y la Umbría, la solana de la Casella con un uso mayoritariamente recreativo-educativo. Todas ellas en buen estado y con un alto o muy alto valor.

Junto a la Murta, constituye un Paraje Natural Municipal, según Acuerdo del Consell de la Generalitat de fecha de 5 de noviembre de 2004.



UP 10 SIERRA DEL CAVALL BERNAT, L'ESPOLÓ Y CRUZ DEL CARDENAL

Se trata de hitos topográficos localizados en Sierra Corbera, valle de la Murta (entre Llaurí y Alzira), uso recreativo-educativo, en buen estado y con un valor muy alto.

El Cavall Bernat es la cima más alta de todo el Valle de la Murta con 587 metros. Desde la misma se perciben varias comarcas valencianas. La sigue L'Espoló con 554 metros, y la Cruz del Cardenal con 545 metros. El conjunto de la Sierra del Cavall Bernat se encuentra entre Sant Sofí, en el término de LLaurí y la Murta.



UP 11 SIERRA DE LES AGULLES

Se trata de la sierra localizados entre el valle de la Casella y el valle d'Aigües Vives, uso recreativo-educativo, en buen estado y con un valor alto.

La Sierra de les Agulles se caracteriza por presentar una morfología muy abrupta y escarpada con picos y pendientes acusadas, donde encontramos el paso del Llop (115 m.), paso natural entre los valles de la Casella y Aigües Vives, y el pico de la Ratlla (625 m.). Hay que destacar la cima de l'Ouet, de 520 m., con su mirador en forma de cúpula. El lugar ofrece unas vistas espectaculares tanto de la llanura de la Ribera Baixa como de la Ribera Alta.



UP 12 VALLE D'AIGÜES VIVES

Se trata del valle localizado al sureste del término municipal con uso agrícola y residencial. Su estado es bueno, aunque se encuentre bastante antropizado por la existencia de cultivos agrícolas en producción intensiva y por la presencia de edificación dispersa y un valor medio.

La presente unidad se encuentra entre el término municipal de Carcaixent y la Sierra de les Agulles. El Valles d'Aigües Vives se caracteriza principalmente por la presencia de cultivos de cítricos en plena producción y numerosas edificaciones y viviendas diseminadas sobre estos. Alberga la presente unidad edificios como el Sanatorio d'Aigües Vives declarado de interés comunitario, un colegio, la antigua estación de la Barraca d'Aigües Vives, y el Monasterio-Convento de Santa María d'Aigües Vives, declarado Bien de Interés Comunitario, este último perteneciente al término de Carcaixent.



UP 13 LES VALLETES

Está compuesta por dos subunidades, que son: Valletes del Bru, sin uso, al oeste de la Sierra de les Agulles y los Valletes del Gallo, con uso agrícola-residencial en estado regular localizado al oeste de la Sierra de les Agulles.

La presente unidad incluye pequeños valles que se encuentran entre la carretera CV-50, la Casella y la Sierra de les Agulles. En este sentido, se divide la presente unidad en todo su conjunto en dos subunidades distintas.



UP 14. RIO XÚQUER.

El cauce fluvial del río Xúquer se localiza al oeste del término municipal en un estado mejorable con un alto valor.

El Xúquer es un río de la cuenca mediterránea de la península Ibérica. Nace en los "Montes Universales" a 1.506 metros de altura, en el paraje conocido como Ojuelos de Valdeminguete, en la provincia de Cuenca (Castilla La Mancha) y desemboca en el mar Mediterráneo en la población de Cullera. Con una longitud de unos 500 km y una cuenca de 23.000 km², es el río más grande de los que transcurren la Comunidad Valenciana.



UP 15 RIO VERD

El cauce fluvial del río Verd se localiza al oeste del término municipal, actualmente tiene un uso de regadío, en un estado mejorable con un alto valor.

La presente unidad nace en los ullales de Benimodo, cerca del término de Massalavés, incluido en el catálogo de zonas húmedas y considerado Lugar de Interés Comunitario (LIC) con el mismo nombre, que comprende, además de la zona concreta del nacimiento, un tramo del propio río. Su alto valor natural deriva de su carácter de zona húmeda, que determina el ecosistema. A pesar de lo reducido del Paraje, éste presenta un importante valor ecológico y paisajístico, debido a su singularidad en un entorno agrícola y fuertemente antropizado. El río Verd, con 11 km de trazado, transcurre íntegramente por la comarca de la Ribera Alta, hasta su desembocadura en el Júcar, a la altura de Alzira.



UP 16 CULTIVOS AGRÍCOLAS DE REGADÍO

Está compuesta por tres subunidades, que son: los cultivos agrícolas con elevada presencia de edificación rural asociada, localizadas en el centro y sur del término, la mayoría en explotación, aunque aparecen muchos abandonados o alterados por la presencia de edificación; Eriales, en mal estado alrededor de las zonas urbanizadas y por último los cultivos agrícolas “La Garrofera”, en un estado mejorable. Todos ellos con un valor bajo- medio

La presente unidad de paisaje, es la que predomina el término municipal de Alzira, así como en la zona de La Garrofera. Corresponde al entramado de parcelas agrícolas donde el cultivo dominante es el de los cítricos. En la presente subunidad, existen algunas zonas sometidas a una mayor influencia antrópica, con lo que configuran un paisaje ligeramente distinto, y como tales, han sido definidas como subunidades de paisaje de Cultivos agrícolas de regadío.



UP 17 LA BOSSARTA

Se trata de la sierra localizada al límite con Carcaixent, uso mayoritariamente ambiental, en buen estado y con un alto valor.

La Bossarta, o la Sierra de Carcaixent se encuentra entre los términos municipales de Carcaixent y de Alzira, coincidiendo con el límite administrativo de los términos municipales que incluye las lomas y laderas altas de la Sierra de Carcaixent, entre Sant Blai y la vía pecuaria denominada Cordell de l'Estret. Es una zona con lomas de suaves relieves ondulados, con pendientes medias y bajas, y altitudes entre los 150 y 300 metros.



UP 18 EL TALLAT ROIG.

Se trata de hitos localizados en Sierra Corbera, uso ambiental, en buen estado y con un valor alto.

El Tallat Roig se encuentra entre el Valle de La Murta, el Racó de les Vinyes, la Sierra del Cavall Bernat y el término de Corbera y LLaurí. Alcanza una altitud de 394 metros, y se trata de un macizo rocoso de aspecto rojizo, muy escarpado



UP 19 SIERRA DE CORBERA

Se trata de la sierra localizada al este del término municipal, uso mayoritariamente ambiental, en buen estado y con un alto valor.

La presente unidad de paisaje constituye un Lugar de Interés Comunitario. Ocupa una superficie de 4.820 Ha, e integra los municipios de Alzira, Benifairó de la Valldigna, Tavernes de la Valldigna, Favara, Llaurí y Corbera. Se trata de una zona de relieve prelitoral que se alza sobre el llano de inundación del Xúquer constituyendo un hito paisajístico de primer orden. Alberga hábitats de gran valor y singularidad, como los bosques de laurel. Además, se incluyen diversas cuevas consideradas como quirópteros. Los hábitats y especies destacables de la presente unidad son los matorrales y tomillares (5330) por ser los mejor representados, y los pastizales anuales (6220), aunque también son de destacar la vegetación de roquedos (8230), los prados calcáreos cársticos (6110) y las pendientes rocosas calcícolas (9230). En todo caso, el hábitat más relevante en la zona es probablemente el de matorrales arborescentes de *Laurus nobilis*, puesto que la representación presente en la zona supera el 15% del total de la región mediterránea española.



UP 20 MONTES CON VEGETACIÓN FORESTAL

Son los montes localizados en la Garrofera y en la zona montañosa del este del término municipal, con uso ambiental y estado mejorable con un valor medio.

La presente unidad se encuentra principalmente en la zona de La Garrofera junto al nuevo poblado de Tous (Montes de Tous), coincidiendo con los Montes de Utilidad Pública, y en una pequeña zona situada alrededor de la "Muntanya Assolada" y la urbanización de Sant Bernat.

La vegetación que se encuentra corresponde al piso termomediterráneo como la carrasca. Asimismo, aparecen especies pertenecientes a la serie termo-mediterránea valenciano-tarraconense seca como la coscoja y lentisco. Se localiza en prácticamente toda el área oeste de los montes de Tous, recayente sobre el cauce del río Xúquer.

3.3.7. PATRIMONIO

En el término municipal de Alzira podemos encontrar tres tipos de recursos culturales catalogados por la Dirección General de Patrimonio:

- **Bienes de Interés Cultural:** Casa Consistorial, Casa de empeño, Chimenea industrial "La Constructora", Conjunto La Villa, Edificio de viviendas en la calle mayor Santa Catalina, Escudo del edificio de la calle San Roque, 13, Escudo del edificio de la calle San Roque, 8, Escudo en el Palacio Casassús, Escudo de la iglesia del monasterio de Santa Lucía, Escuelas Pías, Iglesia parroquial de los Santos Patronos, Iglesia parroquial de Santa Catalina virgen y mártir, Iglesia parroquial la Encarnación, La Gallera, Lavadero público de L'Alquerieta, Monasterio de Santa Lucía, Monasterio fortificado de nuestra señora de la Murta, Palacio de Casassús, Recinto amurallado de Alzira, Restos arqueológicos del puente de San Bernardo y sus casalicios, Restos góticos de la iglesia de Santa Maria, Santuario de nuestra señora del Lluch.
- **Patrimonio Arqueológico:** Abrigos del barranco de l'Aixavego, c/ Albornoz, nº 1 - c/ Travesia Albornoz, c/ Albornoz, nº 20-22, c/ Amparo, nº 10, c/ Amparo, nº 6, c/ Amparo, nº 8, c/ Bernat Entença, nº 21, c/ Chulvi nº 10-12, esq. c/ Sangre, esq. c/ San Juan de Ribera, c/ Faustino

Blasco, nº 16 esquina c/ costa, nº 2, c/ Major Santa Caterina i altres - rases de conduccions, c/ Major Santa Caterina, nº 7- 9, c/ ronda Algemés, nº 19, c/ ronda d'Algemés, nº 15 - c/ Salineries, nº 4, c/ Salineries, esquina c/ José Dolz, c/ Salvador, nº 10, c/ Santa Lucía, nº 1, c/ Santa Lucía, nº 21 – 23, c/ Santa Lucía, nº 35, c/ Santa Maria, nº 3-13 - casa reial o casa de l'olivera, c/ Santa Teresa, nº 53, c/ Santos, nº 4 – 10, Cabañas, Casalicis del Pont de san Bernardo, Casas de moncada, Cases de Xixerà, Centre històric La Vila. c/ Major Santa Maria, 31, Centre Històric La Vila. C/ Major Santa Maria, 33-37, Cova de les Aranyes, Cova de les Meravelles, Cova de los Gatos, Cova de los Tres Cranios, Coveta de la Muntanya Assolada o del Vessant Sud, Creu Coberta, El Toro, Iglesia de Santa Caterina, Iglesia De Santa Maria, Mercado Viejo de Alzira, Molino de Fus, Molino de Genis o Ginés, Monasterio de Santa Maria de La Murta, Mulata, Muntanya Assolada, Muntanyeta de San Salvador, Muntanyeta o Cabeçol de les Valletes del Gallo, Necròpoli de l'Escola Pía, Necròpoli de Tisneres o del Camí d'Albalat, Núcleo Urbano de Alzira, Plaza del Carbó- C/ Albornoz, Nº 1, Plaza del Carbó, Nº 7, Plaza del Forn, Nº 11-12, Plaza del Sufragi, Pont de Carles I o del Riu de Dels Ulls, Prada, Sequer De Juana.

- **Patrimonio Etnológico:** Almazora de la Murta, Anunciación, Secador de San Bernardo o de Blazquez, Baixador, Banco, Caserna guardia civil, Caseta de guardabarres, Caseta de guardabarres 2, Caseta de peons, Caseta de peons 2, Casino, Casino 2, Cementerio, Colegio, Colegio 2, Cotonera, Criador de aves, Escuela, Escuela 2, Estación, Estación 2, Fábrica, Fábrica de conservas, Fábrica de papel, Fumeral, Fumeral 2, Lavadero, Lavadero de Tarín, Almacenes antiguos (16 almacenes catalogados), Malecón, Mikado, Molinos (5 molinos catalogados), motores (8 motores catalogados), Motor y balsa de Procter, Nevera de la Murta, Puente(8 puentes catalogados), Portada, pozos, retablos cerámicos (San Agustín, San Bernardo, San Francisco de Asís, San Francisco de Paula, San José, San José y San Cristóbal, San Ramón, Santa Rita), Senia del camino de arena, Taller, Gran teatro, transformadores, Trilladora, Vía crucis, Virgen de la Murta, Chimenea del puente de hierro, Chimenea de la drapería.

3.8. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS ASPECTOS MÁS RELEVANTES DEL MEDIO AMBIENTE Y EL MODELO TERRITORIAL EN CASO DE NO DESARROLLAR EL PMUS TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

La evolución del medio ambiente y las dinámicas del territorio sin el desarrollo del Plan, se verían en riesgos de empeorar las condiciones de la calidad del aire y el bienestar de los ciudadanos en su movilidad interna por la ciudad.

De hecho, los efectos del cambio climático ya están siendo evidentes y se agravarán, sin duda alguna, en el futuro, por lo que es necesario contrarrestar y adaptarse a este efecto de carácter global a través de una planificación supramunicipal rigurosa y eficiente.,

- Desde el punto de vista de la biodiversidad, las tendencias observadas hacia el empobrecimiento del mosaico de huerta, y el aumento de terrenos no mantenidos con baja

diversidad conducen a una pérdida de la calidad del territorio, a un empeoramiento de los hábitats, a una disminución de la conectividad biológica y a un aumento de los riesgos naturales e inducidos como la desertificación del territorio.

- Respecto a los recursos hídricos, la disminución de las aportaciones va a ser un hecho grave e incuestionable. Según los datos de trabajos realizados por el Consell Valencià de Cultura para la Cumbre del Clima celebrada en París, las aportaciones hídricas en la Comunitat van a tener una disminución considerable por la no linealidad demostrada entre la disminución prevista de precipitaciones del 10% y la disminución de las escorrentías. Esto puede conllevar un aumento de la presión y un deterioro de la calidad de las aguas subterráneas. Esta escasez y baja calidad de los recursos puede afectar a los ecosistemas que contienen una elevada biodiversidad.
- Otra dinámica adversa se refiere al cambio de los patrones de precipitación en esta área, y en general en la Comunitat Valenciana. La reducción de precipitaciones y el aumento de la torrencialidad hace cada vez menos aprovechable el sector de la agricultura. Este incremento de las puntas de precipitación también aumentará el riesgo de inundación del territorio.

Los cambios en los patrones climáticos pueden observarse en las proyecciones regionalizadas de cambio climático para España realizadas a partir de las proyecciones globales del Quinto Informe de Evaluación del IPPC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático), disponibles en el Visor *AdapteCCa.es*.

Los efectos del cambio climático en el Alzira muestran unos efectos que tanto a corto, medio y largo plazo tienden a empeorar, lo que supone un riesgo de aumento progresivo de las temperaturas máximas, una disminución paulatina de la precipitación días y de días de lluvia, concentrando los eventos de precipitaciones en fenómenos torrenciales, y por último un aumento muy significativo de días/duración de las olas de calor. Todo ello deriva en la actualidad y en futuro a que el territorio deberá ser capaz de soportar diversos riesgos, detallados en el siguiente apartado.

4. PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES EXISTENTES

4.1. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS POSIBLES RIESGOS AMBIENTALES

A la hora de ordenar o actuar sobre un territorio un aspecto fundamental a tener en cuenta es el de los riesgos naturales que pueden acaecer en ese espacio, lo que es de gran importancia a la hora de planificar y delimitar usos y actividades sobre el territorio debido a las limitaciones y/o condiciones que éste impone al desarrollo de las actividades humanas. Se trata de llevar a cabo una “gestión del riesgo”.

Para que ello sea así se han de dar dos condicionantes básicos: por un lado, la presencia del “agente” o proceso natural, que por sí sólo no implica riesgo, y, por otro lado, el factor humano, en su doble vertiente espacial y temporal, que es el que implica la existencia de “riesgo”. Riesgo “natural” que en gran medida puede ser inducido y/o agravado por la actitud humana, ya que se pueden tomar medidas para minimizar o paliar sus efectos o, por el contrario, favorecer que esos posibles efectos “catastróficos” se produzcan.

Los principales riesgos ambientales presentes en el término municipal se describen a continuación partiendo de las distintas colecciones cartográficas disponibles en el Visor Cartográfico de la Generalitat (ICV). Debe mencionarse que alguno de estos riesgos, como es el caso del riesgo de inundación, ya se tratan en otros apartados de este mismo documento.

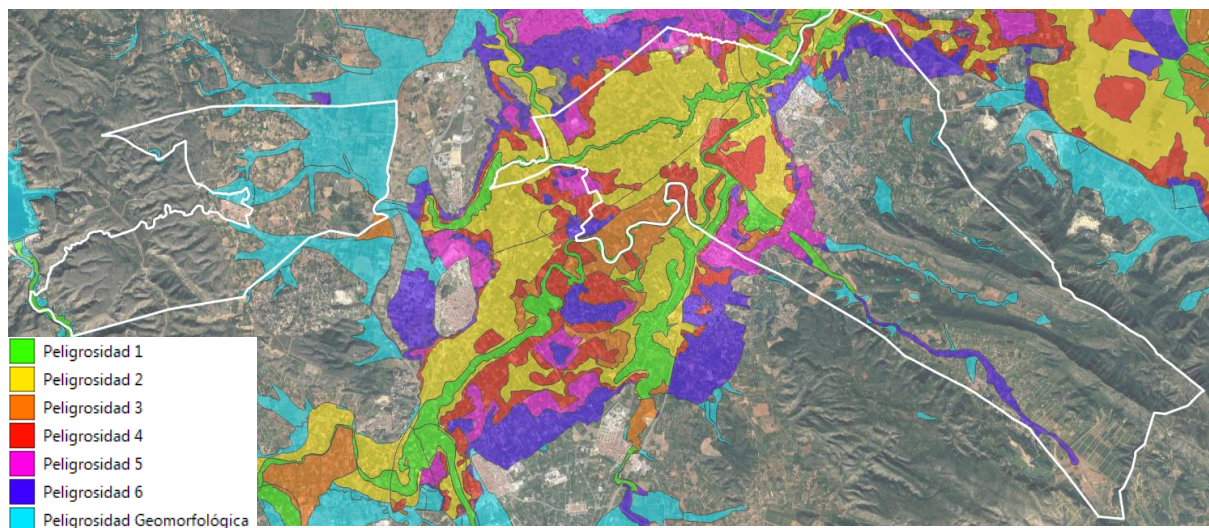
En el sector estudiado, después de analizar sus características físicas (geotectónicas, litológicas, hidrográficas), se ha llegado a la conclusión de que los factores de riesgo que pueden acontecer son los que se analizan en los siguientes apartados.

4.1.1. RIESGO DE INUNDACIONES



PATRICOVA

Tal y como puede observarse en la imagen adjunta, y propiciado principalmente por el paso del río Xúquer, la mayoría del término municipal está afectado por algún tipo de peligrosidad, inclusive y en mayor medida el casco urbano municipal.



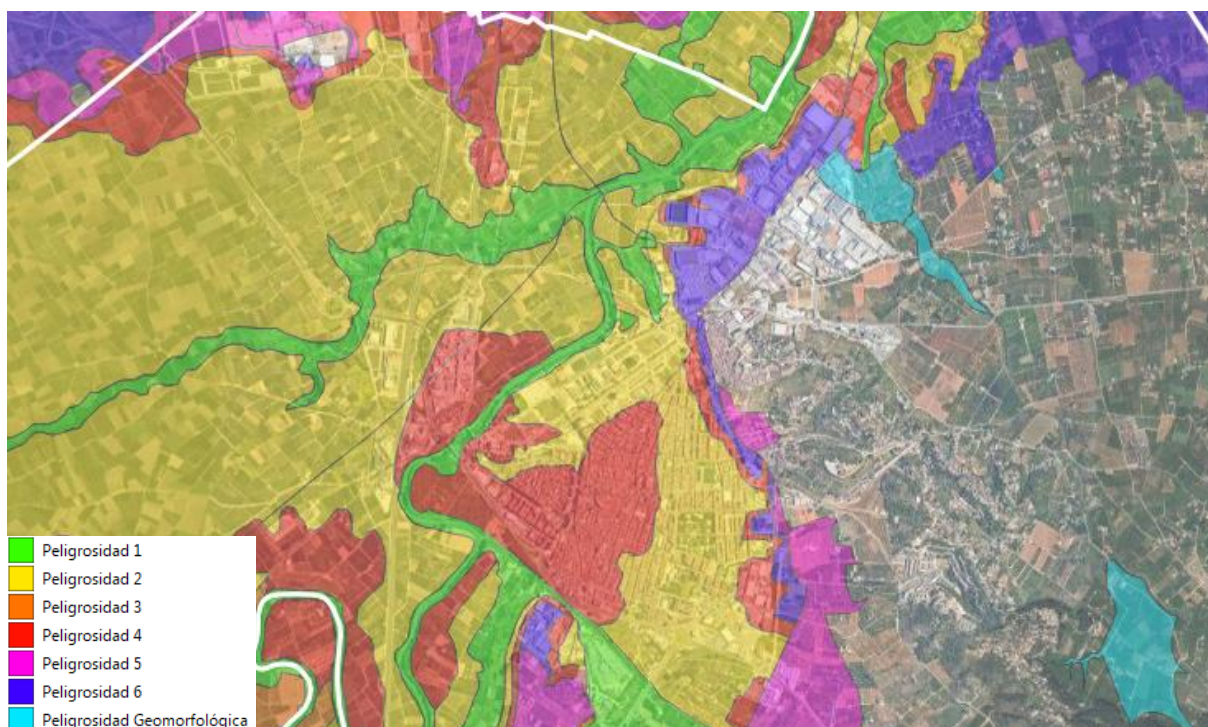








Figura 39. Peligrosidad de Inundación. Fuente: PATRICOVA.

De acuerdo con lo anterior, los 6 niveles de peligrosidad de inundación de origen hidrológico-hidráulico definidos se clasifican en:

NIVELES DE CALADO	NIVELES DE FRECUENCIA					
	BAJO (100-500 AÑOS)		MEDIO (25-100 AÑOS)		ALTO (<25 AÑOS)	
Bajo (<0.8 m)		6 - BAJO		4 - MEDIO		3 - MEDIO
Alto (>0.8 m)		5 - BAJO		2 - ALTO		1 - ALTO

El término municipal queda afectado por la llanura de inundación del río Júcar, motivo por el cual prácticamente un tercio del término (37,70%), a excepción del sector de la Garrofera y la mitad este del término municipal.

En resumen, según los niveles de peligrosidad que determina la normativa de PATRICOVA, se tiene:

- Nivel 1 (3,69% del término): sigue el curso del río Júcar, y se extiende por la parte sur del casco urbano.
- Nivel 2 (13,32% del término): es el de mayor afección, cubriendo toda la parte central del término municipal, incluyendo gran parte del casco urbano de Alzira
- Nivel 3 (1,51% del término): es el de menor afección, queda al suroeste del casco urbano, en las proximidades de la CV-550.
- Nivel 4 (4,49% del término): invade la mitad oeste del casco urbano.
- Nivel 5 (3% del término): afecta a pequeños ámbitos al sur de la CV-50.
- Nivel 6 (3,25% del término): afecta al polígono industrial norte y a La Barraca d'Aigües Vives.

- Peligrosidad geomorfológica (8,42% del término): queda localizada principalmente en el sector de la Garrofera.

4.2.1. SISTEMA NACIONAL DE CARTOGRAFIA DE ZONAS INUNDABLES

Además, sobre el riesgo de inundación se encuentra vigente la Directiva 2007/60/CE relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, la cual se ha transpuesto al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de los riesgos de inundación. Para dar cumplimiento a la Directiva, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio para la Transición Ecológica puso en marcha el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI). En enero de 2016 se aprobó por parte del Estado el Plan de Gestión de Inundaciones de la Demarcación del Júcar, conforme a lo previsto en el Real Decreto 903/2010.

La cartografía realizada refleja a una escala adecuada la peligrosidad de cada zona del término municipal de Alzira frente a las inundaciones, caracterizando tanto la frecuencia de las mismas como la magnitud de la variable hidráulica calado.

El modelo bidimensional realizado por la Confederación Hidrográfica del Júcar, es el adoptado en el presente documento para caracterizar las zonas de inundación del término municipal de Alzira, a causa del río Júcar. Dicho estudio está disponible en el visor del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI).

En aplicación del artículo 7 de la normativa de PATRICOVA, dicha cartografía de peligrosidad de la CHJ es complementaria a la elaborada por la Generalitat.

Tal y como se puede observar tiene una gran relación con el Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana, centrando sus principales riesgos sobre el costado oeste del río Júcar, así como en la mitad este del casco urbano de Alzira.

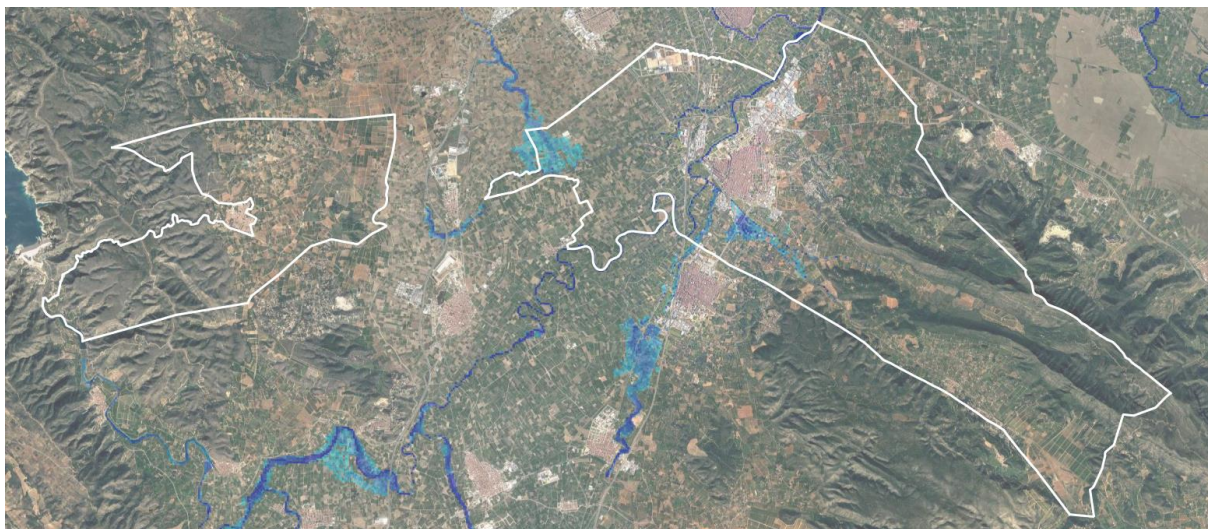


Figura 40. Zonas inundables. 10 años.

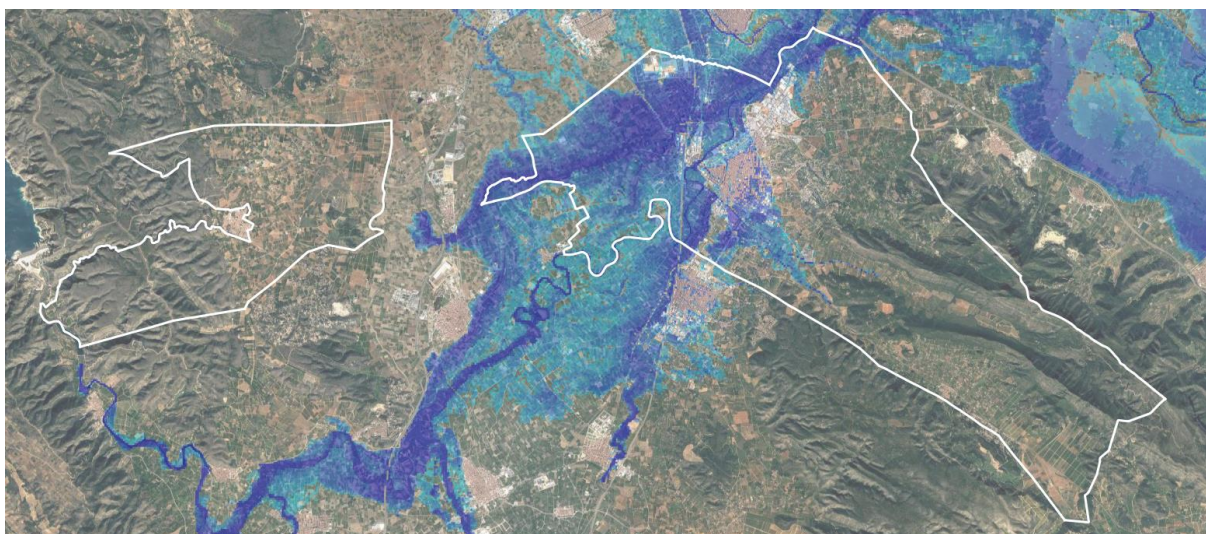


Figura 41. Zonas inundables. 100 años.

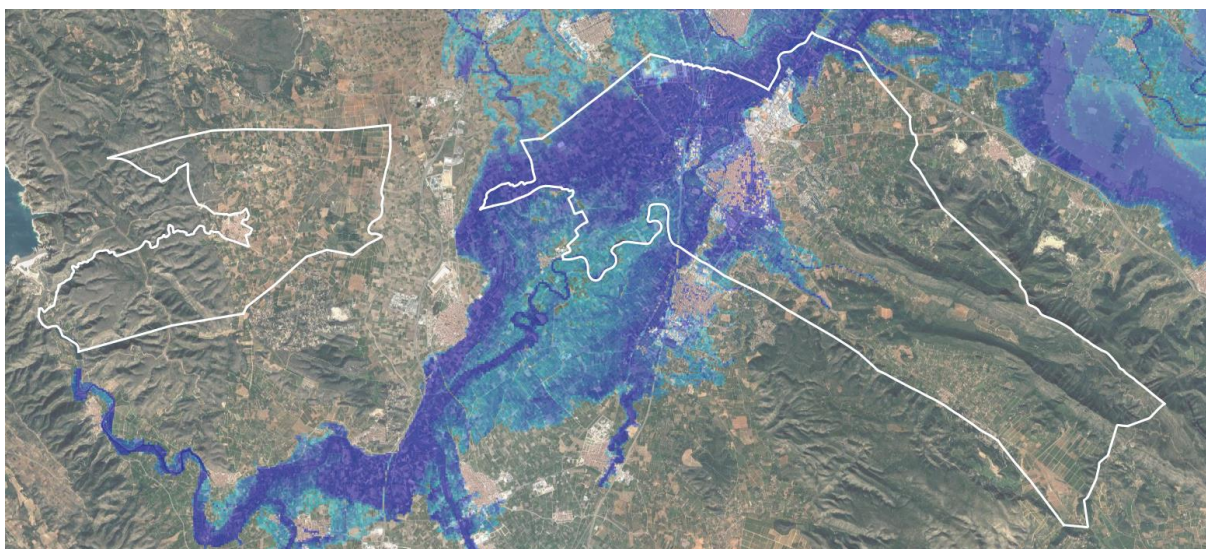


Figura 42. Zonas inundables. 500 años.

4.3.1. CONTAMINACIÓN DE AGUAS SUBTERRÁNEAS

En el subsuelo, el agua sólo penetra hasta una cierta profundidad, en la zona de aireación, donde efectúa desplazamientos verticales, bien sea descendiendo por gravedad o ascendiendo por capilaridad, y donde los poros de las rocas están parcialmente llenos de agua. A esta zona se le suele llamar espesor no saturado, quedando limitado por el nivel hidroestático o "freático", cuya profundidad varía de acuerdo con las precipitaciones atmosféricas, ascendiendo en las épocas lluviosas y descendiendo en épocas de sequías.

Por debajo del nivel hidroestático las rocas están completamente saturadas de agua, y no se producen desplazamientos verticales de la misma, existiendo en cambio importantes desplazamientos horizontales, originados por el flujo del agua a los puntos de mínima presión, allí donde el nivel hidroestático aflora en superficie o donde sea cortado por un pozo. A esta zona se le llama zona de saturación o espesor saturado y es la que constituye el acuífero.

Depende también de la naturaleza de los materiales que atraviesa, así los materiales detríticos poseen un importante poder de autodepuración para la contaminación orgánica y bacteriológica, admitiéndose generalmente que es suficiente un espesor no saturado de 15 m para depurar convenientemente este tipo de contaminación. No ocurre otro tanto con los materiales calizos, los cuales poseen un poder de autodepuración prácticamente nulo.

La contaminación de las aguas se puede definir como la alteración de su calidad natural por la acción humana, que la hace total o parcialmente inadecuada para la aplicación útil a que se destina. En la contaminación subterránea, hay que tener presentes tres puntos fundamentales:

- El primero de ellos es que las aguas subterráneas, en líneas generales, se encuentran mejor protegidas frente a la contaminación que las aguas de superficie. Sin embargo, tal protección no existe cuando el hombre decide inyectar directamente los contaminantes en el manto acuífero subterráneo.
- Como contrapartida a este aspecto favorable se da el hecho que, una vez incorporado el agente contaminante al flujo subterráneo, resulta muy difícil y costoso tanto conocer su movimiento y evolución como detenerlo para evitar que llegue a los pozos y sondeos de explotación. Además, en muchos casos es prácticamente imposible eliminar o extraer tal agente de la formación permeable, donde puede permanecer durante años contaminando.
- En tercer lugar, y como consecuencia de los dos precedentes, hay que considerar que la mejor manera de eliminar los problemas causados por la presencia de elementos nocivos en el agua subterránea es impedir la entrada al manto acuífero de dichos elementos.

Varios son los aspectos que hay que tener en cuenta al estudiar la contaminación de las aguas: las fuentes o causas productoras de la contaminación, los mecanismos de introducción de los agentes contaminantes en el manto acuífero, el movimiento de dichos agentes con el agua subterránea y las modificaciones que sufren, los efectos que estos mecanismos contaminantes producen sobre las aplicaciones útiles del agua y los métodos de lucha contra la contaminación.



VULNERABILIDAD A LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS

El estudio de la vulnerabilidad de las aguas subterráneas sirve para expresar la posibilidad de contaminación de los acuíferos subterráneos y depende, esencialmente, de la permeabilidad de las formaciones geológicas y de la existencia de acuíferos de importancia en la zona de estudio.

El grado de vulnerabilidad a la contaminación se define por combinación de sensibilidad de las variables significativas propuestas (permeabilidad, espesor no saturado y calidad de las aguas).

Resulta catalogada la vulnerabilidad de los acuíferos como alta en gran parte del término municipal y en prácticamente todo el casco urbano, resultado que se obtiene de la concatenación de las propiedades de permeabilidad, espesor no saturado y calidad del agua. Atendiendo a la Resolución de 12 de junio de 2020, de la dirección General de Política Territorial y Paisaje, respecto de la utilización

de la cartografía territorial de los suelos críticos para la recarga de acuíferos dentro del marco de la ordenación y gestión de la infraestructura verde del territorio, cabe indicar que todo el término de Alzira queda en la zona de áreas a mejorar de la cartografía de áreas críticas.

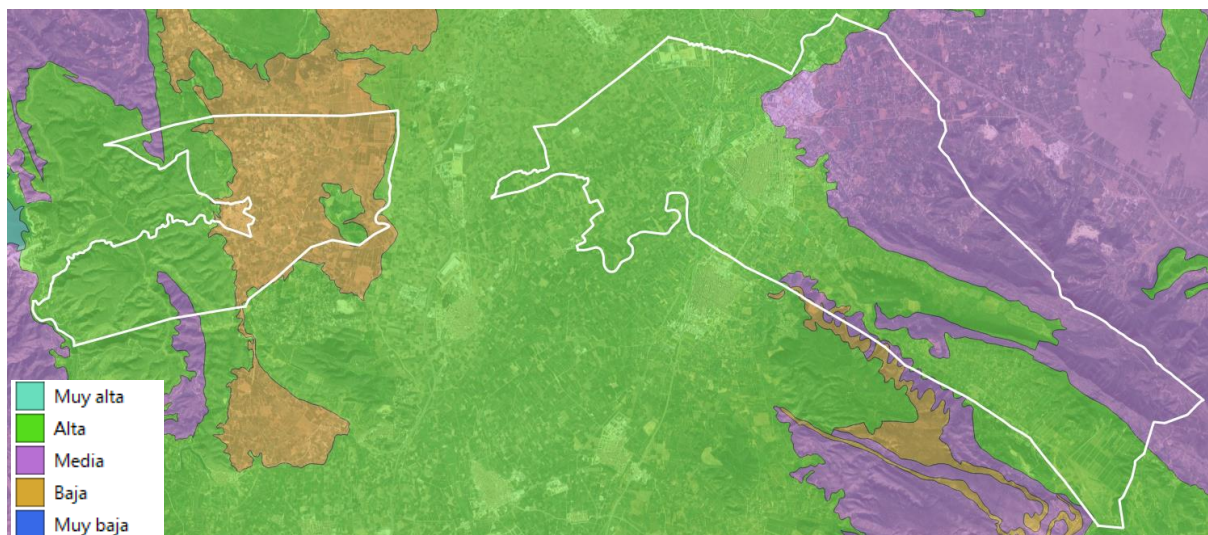


Figura 43. Vulnerabilidad de los acuíferos.



VULNERABILIDAD A LA CONTAMINACIÓN POR NITRATOS

A continuación, se muestran las zonas vulnerables a contaminación por nitratos procedentes de la actividad agraria, extraídas del Informe cuatrienio 2012-2015, conforme a la Directiva 91/676/CEE.

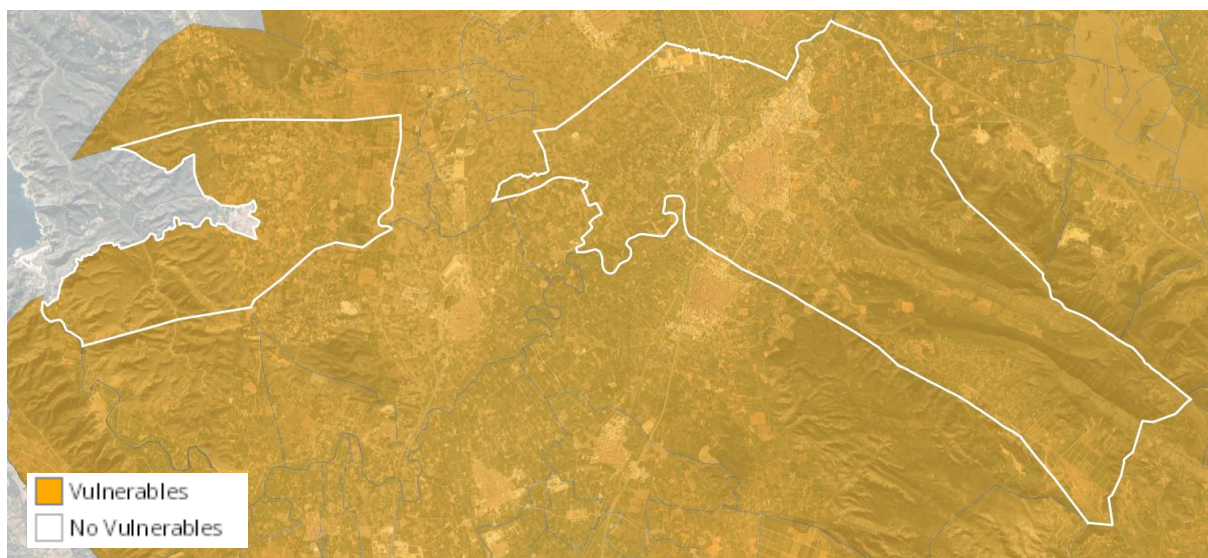


Figura 44. Zonas vulnerables a la contaminación por nitratos de origen agrario (2012-2015).



ACCESIBILIDAD POTENCIAL A LOS RECURSOS HÍDRICOS

El ámbito definido se caracteriza por una alta accesibilidad de la población a los recursos hídricos. Este es un dato que tener muy en cuenta en lo que respecta a la sostenibilidad de actuaciones que impliquen el desarrollo de nuevos asentamientos o infraestructuras.

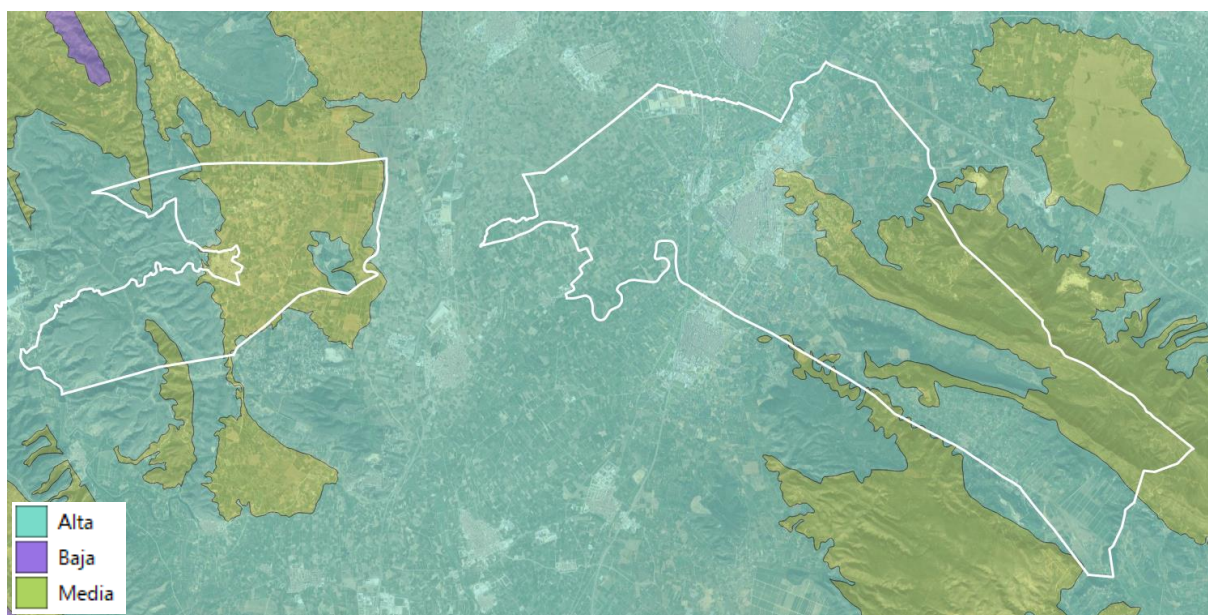


Figura 45. Accesibilidad a los acuíferos.

4.4.1. RIESGO DE DESLIZAMIENTO

Dentro del término municipal de Alzira, es muy reducida la superficie afectada por riesgos de desprendimientos o deslizamientos, localizándose esta en la parte este del mismo. En lo que respecta a el casco urbano, así como las urbanizaciones existentes, no existe ningún tipo de riesgo.

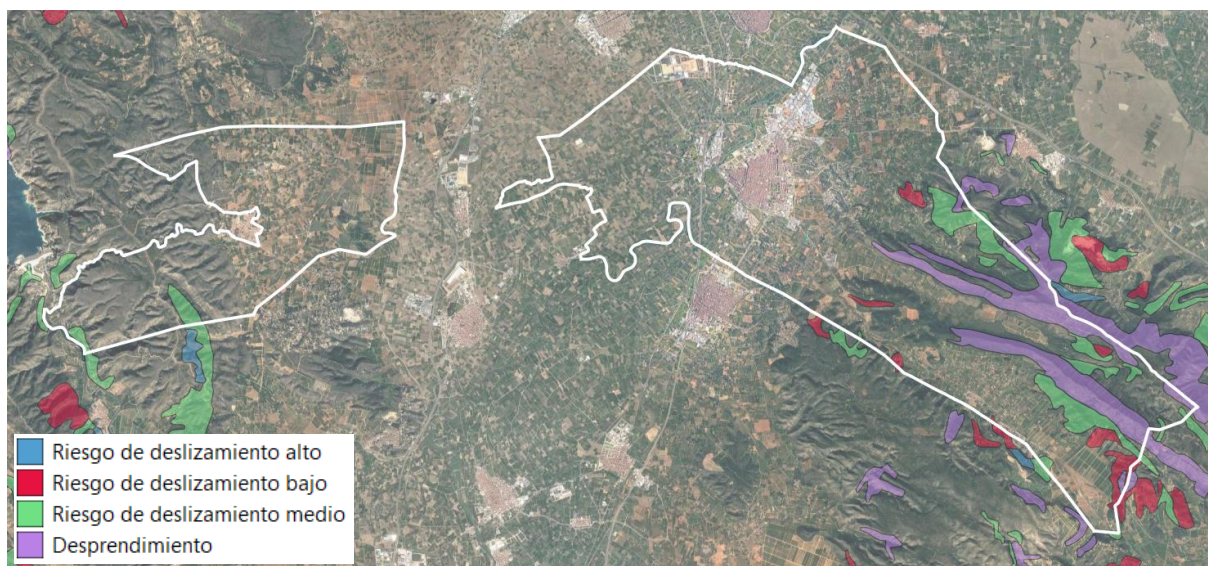


Figura 46. Riesgo de deslizamiento y desprendimiento.

4.5.1. RIESGOS GEOTÉCNICOS

En cuanto a riesgos geotécnicos, el Instituto Valenciano de la Edificación, en su Guía de Estudios Geotécnicos para Edificación y Urbanización, reconocida como documento para la Calidad de la Edificación con Código DRB 02/10, ha identificado los suelos blandos con espesor conocido, en gran

parte del casco urbano, de 15 cm. También ha identificado, la zona central del municipio con presencia de materia orgánica inundable.

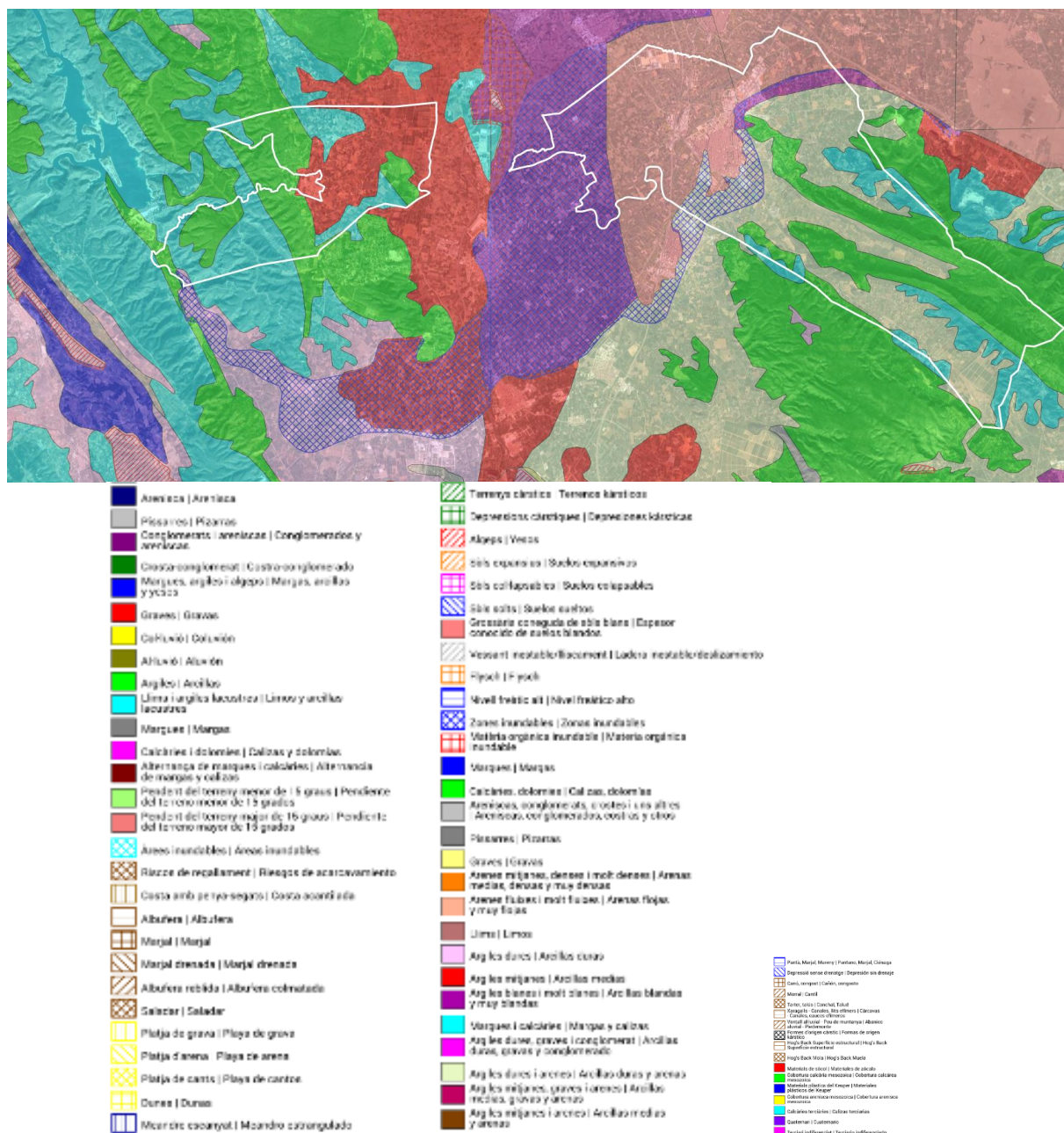


Figura 47. Geotecnia.

4.6.1. RIESGO DE EROSIÓN ACTUAL Y POTENCIAL

Hay que distinguir entre la erosión actual, que depende de las características y condiciones actuales en las que se encuentra un determinado territorio, y la erosión potencial del mismo en el supuesto de la desaparición de los elementos protectores del suelo (vegetación, prácticas de conservación, etc.).

En primer lugar, cabría indicar que los procesos erosivos no son más que un elemento del funcionamiento del medio físico-natural y que, hablar de su problemática y riesgos, es hacerlo desde

una óptica antropocéntrica del medio. Pero, a fin de cuentas, lo que se pretende con la planificación y ordenación del territorio no es otra cosa que aprovecha las máximas potencialidades de este, tratando de alterar, lo menos posible, la mecánica natural del medio.

Los procesos geomorfológicos (erosión y sedimentación) son procesos naturales que son acelerados por culpa de la intervención humana en perjuicio del medio natural, por lo que se hace necesario contemplar los factores de riesgo que la actividad humana puede ejercer sobre estos procesos.

Así, como proceso natural que es, su mayor o menor incidencia o desarrollo está en función de otros factores naturales: la climatología (clima más o menos árido, precipitaciones de alta intensidad horaria, etc.); la litología (margas, calizas, areniscas, conglomerados, rellenos cuaternarios, etc.), según la competencia de los materiales, estos serán más o menos fácilmente deleznable; la pendiente, en la que las más pronunciadas son un catalizador de los procesos erosivos; la cubierta vegetal, cuya densidad ayudará a retener el suelo, y, por último, y actualmente casi más importante, el uso y la ocupación humana del territorio. Aunque el detonante sea una actuación humana, los procesos siguen siendo básicamente naturales en sus mecanismos. Lo que realmente hace el hombre es cambiar una situación de equilibrio por otra de desequilibrio y puede luego sufrir las consecuencias de riesgo que se derivan de esa nueva situación.

En lo que respecta al riesgo de erosión, el actual, en general, es Muy Alto y Alto con una pérdida de suelo de 40-100 tn/ha/año. Debido a su localización, y a la posibilidad de erosión por actividad geomorfológica, tiene una erosión potencial Baja o Muy Baja con una pérdida de suelo de 7-15 tn/ha/año.

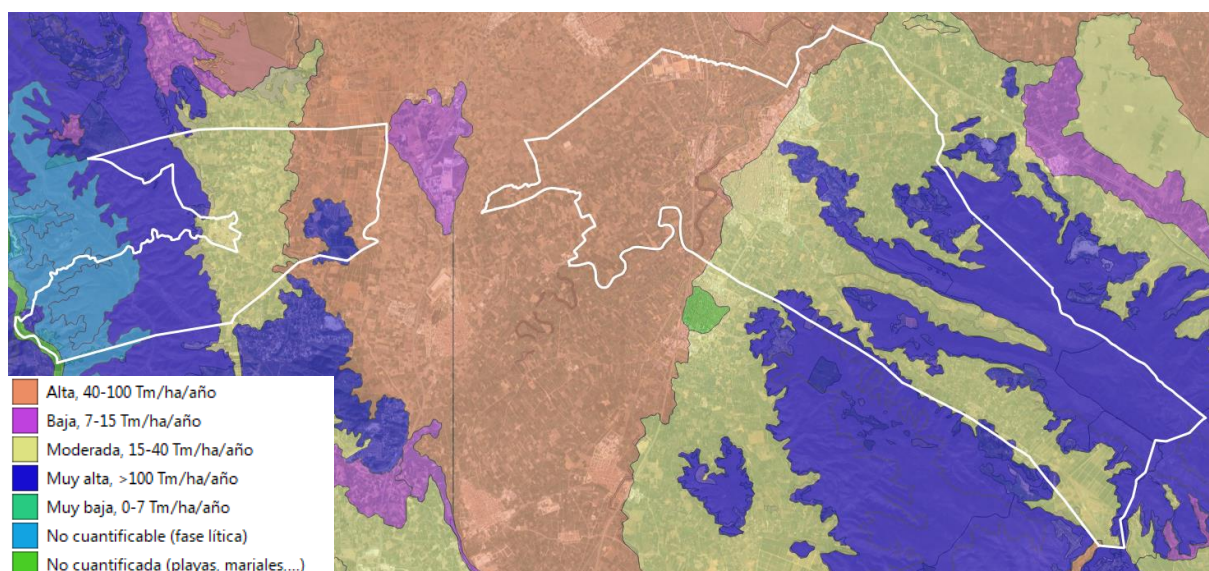


Figura 48. Riesgo de erosión actual.

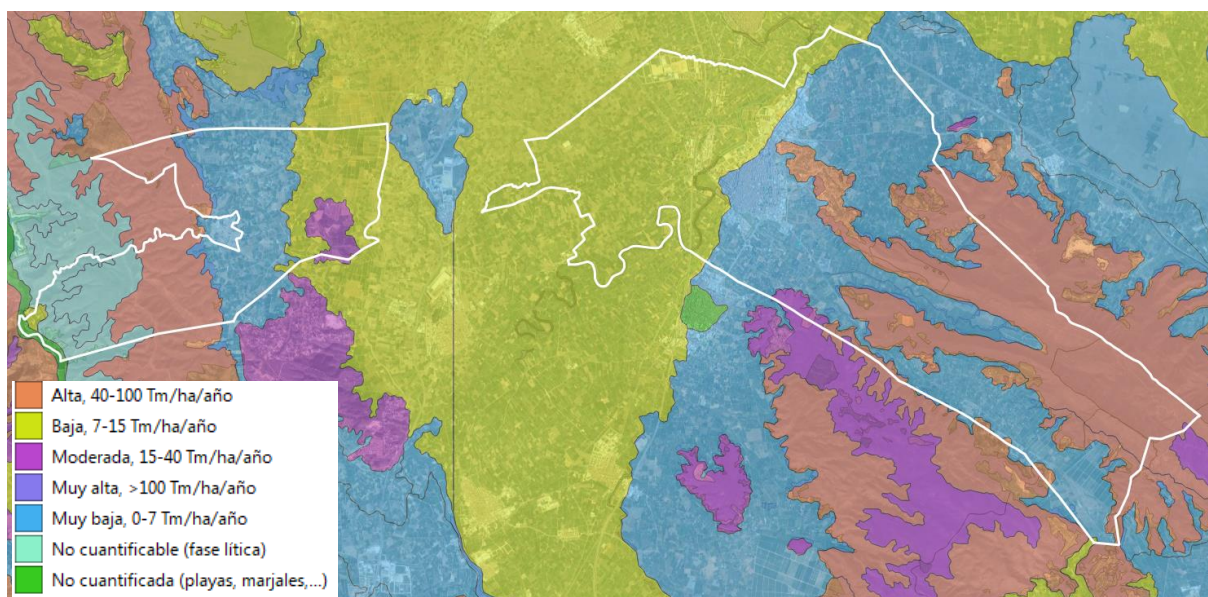


Figura 49. Riesgo de erosión potencial.

4.7.1. RIESGO DE INCENDIO FORESTAL.

Se considera que las zonas urbanizadas que limitan con suelo forestal se encuentran afectadas por riesgo de incendio forestal. En este sentido, cabe indicar que se encontrarán afectados por este riesgo principalmente la urbanización de El Respirall y contiguas.

En el desarrollo de medidas que afecten a estas zonas habrá que aplicar todas las medidas establecidas en el Documento Básico de Seguridad en caso de Incendio, sección SI5, del Código Técnico de la Edificación y las condiciones de seguridad que se establecen en el artículo 32 del Decreto 58/2013, de aprobación del PATFOR, para la zona de interfaz urbano-forestal, aunque la cartografía de este PAT no lo establezca directamente como interfaz urbano-forestal.

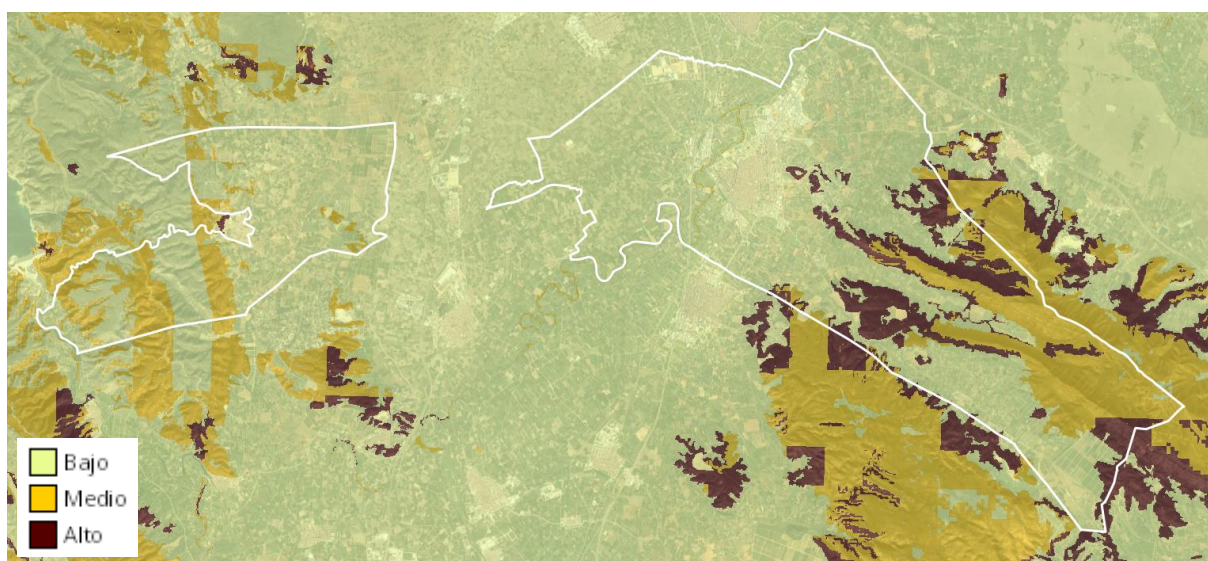


Figura 50. Riesgo de incendio forestal.

4.8.1. RIESGO DE DESERTIFICACIÓN

El riesgo cartografiado es debido a factores como la erosión, la sequía o los incendios forestales, por lo que sus valores más altos coinciden con las zonas de mayor cobertura vegetal que presentan riesgo de desaparecer, provocando la desertificación del terreno. Los mapas de desertificación, por lo tanto, quedan estrechamente relacionados con los ya mencionados de erosión o de riesgo de incendios forestales. El riesgo de desertificación nulo, se localiza principalmente en la zona central del término municipal de la ciudad de Alzira.



Figura 51. Riesgo de desertificación. Fuente: Visor GVA.

4.9.1. RIESGO SÍSMICO

La Norma de Construcción Sismorresistente 2002 (NCSE-02), norma estatal, recoge que el municipio de Alzira tiene una aceleración sísmica básica de 0,07 g por lo que sus determinaciones serán de aplicación a las construcciones y edificaciones del término municipal.

El Plan Especial frente al Riesgo Sísmico en la Comunitat Valenciana (Decreto 44/2011, de 29 de abril del Consell), recoge que el municipio de Alzira tiene una intensidad sísmica de 8,0 (EMS) para un período de retorno de 500 años y, por tanto, tiene la obligación de elaborar un Plan de Actuación Municipal frente a este riesgo.

4.2. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL QUE PUEDEN VERSE AFECTADOS DE MANERA SIGNIFICATIVA EN CASO DE NO APLICAR EL PMUS

4.1.2. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

La movilidad y el transporte forman parte de uno de los sectores difusos de emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y sus emisiones se pueden estimar mediante datos publicados por los inventarios nacionales de emisiones. Con estos datos, el Ministerio para la Transición Ecológica publica la distribución de las emisiones por sectores. En la figura inferior puede apreciarse que las estimaciones

indican que el 44% de las emisiones de los sectores difusos se corresponden con emisiones producidas por los sistemas de transporte, lo que implica un 26% de las emisiones totales de GEI en España.

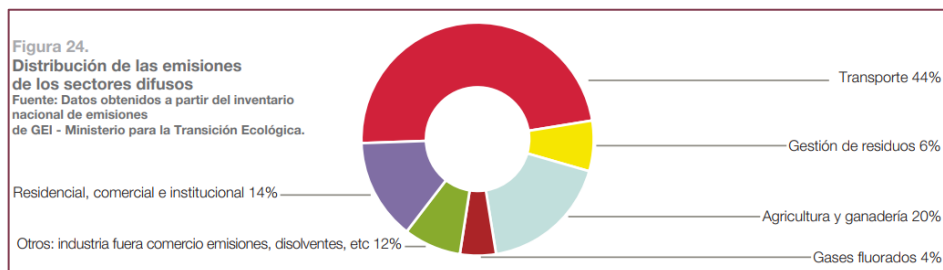


Figura 52. Distribución de las emisiones de GEI de los sectores difusos. (Fuente: Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía 2030).

La Unión Europea ha marcado en su Hoja de Ruta hacia una economía hipocarbónica, un objetivo de reducción interna del 80% para el año 2.050, a partir de los valores de emisiones de 1.990. En el siguiente gráfico se puede apreciar la aportación del sector transportes a estos valores:

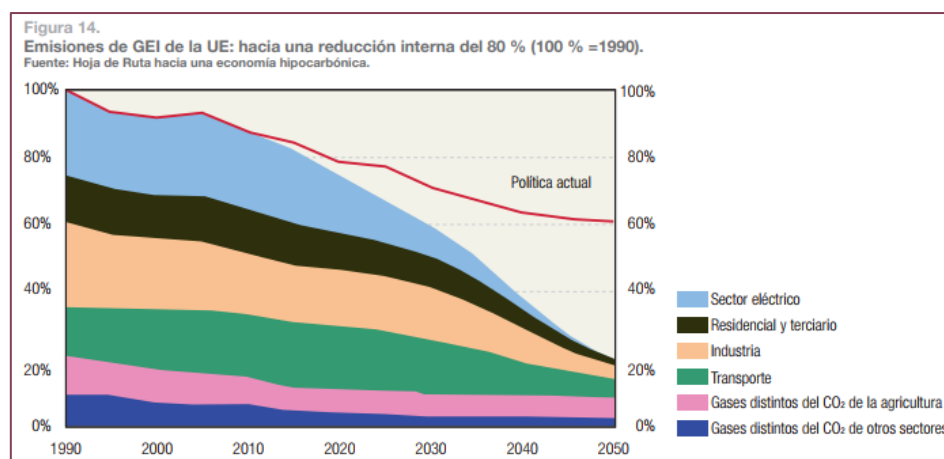


Figura 53. Emisiones de GEI de la UE. Objetivo de reducción al 20% en 2.050. (Fuente: Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía 2.030).

Las variables que se estudian respecto a la reducción de estas emisiones son: el **número de desplazamientos**, el **reparto modal** y las **características de los vehículos**.

El número de desplazamientos depende, por un lado, de factores exógenos como la actividad y ocupación de los habitantes y, por otro lado, de la necesidad de trasladarse físicamente para trabajar, realizar gestiones o actividades de ocio. Los avances tecnológicos en el ámbito de las telecomunicaciones están reduciendo esta necesidad.

En cuanto a la distancia de los desplazamientos, está muy ligada a la estructura territorial y urbanística. Cuanto más concentrada está la población y cuanto más mezclados están los usos del suelo, más cortos tienden a ser los desplazamientos de sus habitantes.

El reparto modal de los desplazamientos también está condicionado en gran medida por la estructura territorial y urbanística. En primer lugar, porque distancias más cortas y caminos más agradables y seguros para peatones y ciclistas propician que una mayor proporción de los desplazamientos se lleven

a cabo en estos medios no motorizados. En segundo lugar, porque estructuras más densas hacen, en general, más viable la implantación de servicios de transporte público.

Por otro lado, en el año 2021, en el municipio de Alzira se encuentran registrados los siguientes vehículos.

	TOTAL	DIESEL	GASOLINA	ELÉCTRICOS	RESTO
TURISMOS	23.797	11.966	11.732	61	38
MOTOCICLETAS	3.588	2	3.569	11	6
FURGONETAS Y CAMIONES	3.640	3.325	298	13	4
AUTOBUSES	16	16	0	0	0
TRACTORES INDUSTRIALES	424	424	0	0	0
CICLOMOTORES	2.347	80	2.251	16	0
OTROS	1.582	159	36	4	1.383
TOTAL	35.394	15.972	17.886	105	1.431

Figura 54. Vehículos por tipo y carburante en 2021.

Atendiendo a los datos ofrecidos por la dirección general de tráfico, si realizamos una comparativa con el año 2013, observamos que los vehículos registrados en Alzira son 29.151, en el año 2017 fueron 30.419 y en el año 2020, el parque de vehículos es de 33.860. Por lo que en algo menos de una década, el crecimiento es ligeramente superior al 20%.

En base a ello, se debe tener en cuenta que la tasa de motorización supera los 50 vehículos por cada 100 habitantes. Situándose cerca de los 80 vehículos por cada 100 habitantes, y continuando el ritmo de crecimiento de los últimos años, es probable alcanzar próximamente el vehículo por persona.

Además, se contabilizan **52 turismos por cada 100 habitantes**, lo que muestran una población muy focalizada en el uso del vehículo privado para realizar desplazamientos diarios.

Por último, la evaluación de la calidad del aire se ha realizado a partir de los niveles de distintos contaminantes registrados en la zona de calidad del aire a la que pertenece el municipio: Zona ES1009: Júcar - Gabriel (Área Costera), cuya estación de medida se encuentra en Alzira.

COD. NAC.	MUNICIPIO	DIRECCIÓN
46017002	Alzira	Iberdrola ST Alzira (Ctra CV550, km 6,2)

Figura 55. Estación para la evaluación de la calidad del aire

Se realizan mediciones en continuo de diferentes parámetros contaminantes como el dióxido de azufre (SO₂), el dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas en suspensión con diámetro inferior a 10 y 2,5 micras (PM₁₀) y (PM_{2,5}), plomo (Pb) en PM₁₀, benceno (C₆H₆), monóxido de carbono (CO), ozono (O₃), arsénico (As) en PM₁₀, cadmio (Cd) en PM₁₀, níquel (Ni) en PM₁₀ y benzo(a)pireno (BaP) en PM₁₀.

Del informe de Evaluación de la Calidad del Aire en España del año 2020 realizado por el Ministerio para la Transición Ecológica, se pueden extraer las siguientes conclusiones para los contaminantes más problemáticos:





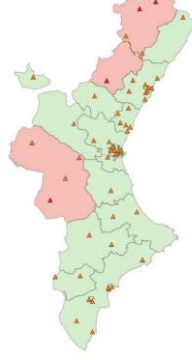

EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE			
El Valor Límite Horario (VLH) y el Valor Límite Anual (VLA) de NO₂ no ha sido superado en la zona de calidad del aire.	 <p> <100 101 - 140 141 - 200 >200 </p> <p> < VLH > VLH (si > 18 superaciones) </p>		 <p> <26 26 - 32 33 - 40 >40 </p>
	Percentil 99.79 (µg/m3) y evaluación por zonas del VLH		Media anual (µg/m3) en estaciones y evaluación por zonas del VLA
El Valor Límite Diario (VLD) y el Valor Límite Anual (VLA) de PM₁₀ no ha sido superado en la zona de calidad del aire	 <p> <25 25 - 35 36 - 50 >50 </p>		 <p> <20 20 - 28 29 - 40 >40 </p>
	Percentil 90,4 en estaciones y evaluación por zonas del VLD		Media anual (µg/m3) en estaciones y evaluación por zonas del VLA
El Valor Objetivo de O₃ para protección de la salud se ha superado entre 1 y 25 veces en la zona de calidad del aire.	 <p> Media trianual de superaciones de 120µg/m3 <1 1-25 >25 </p> <p> Evaluación en zonas de calidad del aire <VOS >VOS </p>		
	Número de superaciones del VO en estaciones		
No se ha superado la evaluación por zonas del OLP de O3 para la protección de la salud	 <p> Superaciones de 120µg/m3 ninguna superación >= 1 </p> <p> Evaluación en zonas de calidad del aire <OLPS >OLPS </p>		
	Número de superaciones en estaciones		

Figura 56. Nivel de contaminantes en la Zona ES1009: Júcar - Cabriel (Área Costera) (Fuente: Ministerio de Transición Ecológica).

4.2.2. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Como se puede observar en la siguiente imagen, las principales vías generadoras de una intensidad sonora reseñable son la CV-50, CV-505, CV-510, CV-550, CV-41, CV-42, CV-43.

Cercanas al T.M. de Alzira, como se ha señalado anteriormente, se encuentran las vías de titularidad estatal A-7 y AP-7, pero dada la distancia y la propagación del ruido en este caso (pasados los 200 metros de distancia de la vía, la intensidad acústica se encuentra por debajo de los 50dB), no es importante sobre el territorio esta afección.

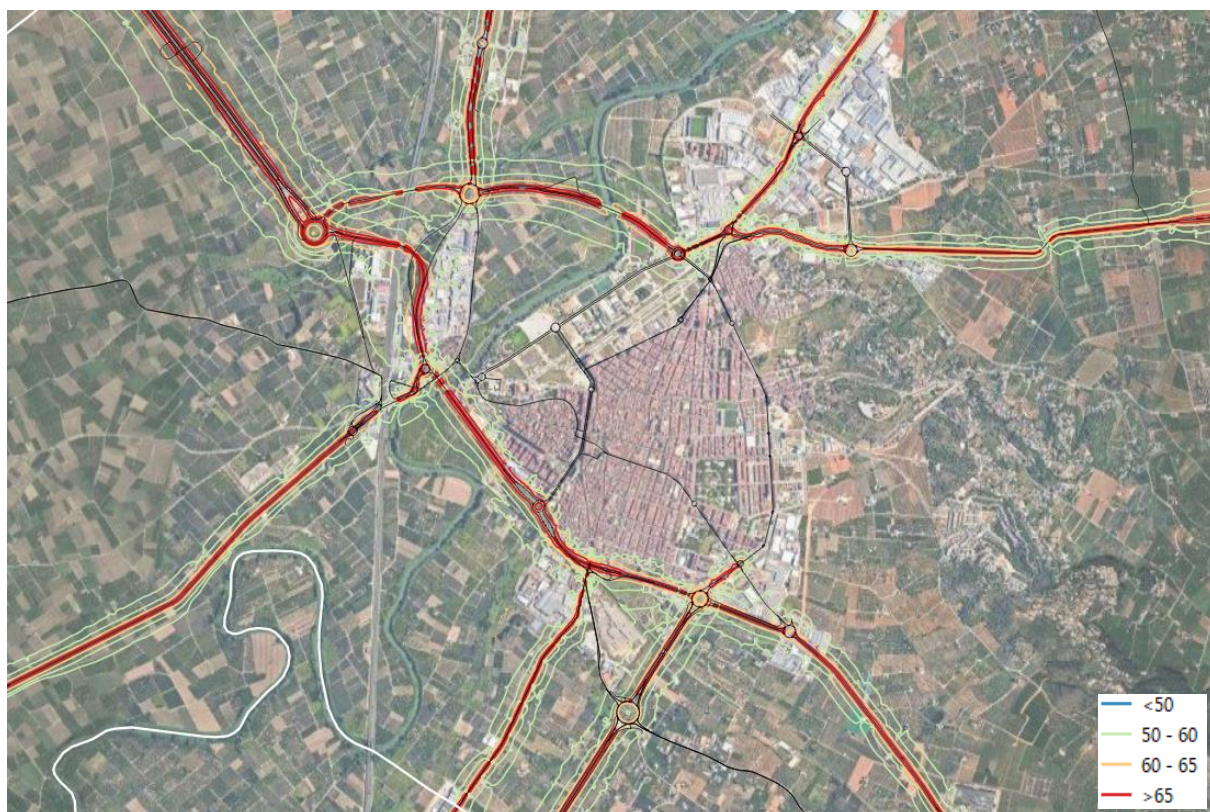


Figura 57. Intensidad sonora de las principales vías interurbanas. Fuente: Ministerio para la transición ecológica y reto demográfico.

5. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD

Los objetivos de protección medioambiental y de sostenibilidad del modelo territorial fijados en los ámbitos internacional, comunitario y nacional que guardan relación se identifican a continuación. Estos objetivos y los aspectos medioambientales relacionados con estos han sido tenidos en cuenta durante el proceso de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica. A su vez, son los objetivos generales, en base a los cuales quedan establecidos unos indicadores para poder evaluar el cumplimiento o consecución de los objetivos y criterios contemplados, no de forma explícita ya que, al tratarse de un PMUS, los indicadores se han realizado en función de los medios de transporte, pero los siguientes objetivos son el resultado esperado de forma transversal del conjunto de actuaciones proyectadas.

Del análisis y diagnóstico del territorio y buscando un modelo que permita el desarrollo sostenible y del mantenimiento de la calidad de vida de los ciudadanos, se plantean los siguientes objetivos ambientales para la consecución de la mejor movilidad urbana.

5.1. PROTEGER Y CONSERVAR EL MEDIO NATURAL, EN ESPECIAL, LA ZONA HÚMEDA

Se debe integrar la protección, conservación y regeneración del medio natural para garantizar el mantenimiento del equilibrio ecológico, preservando los usos urbanos existentes, con los usos propios de su naturaleza rústica, ya sea por los valores y riqueza que en él residen, ya sea por ser inadecuados de conformidad con los objetivos y criterios establecidos en la legislación sobre ordenación del territorio o en los instrumentos de ordenación del territorio previstos así como en la correspondiente legislación sectorial.

Para ello, se han analizado todas las variables del medio natural y la documentación normativa existente que afecta a este, inventariando los elementos y espacios que lo forman y considerando las limitaciones en cuanto a usos establecidas en la legislación.

5.2. ORDENAR LOS RECURSOS NATURALES EN EL CONTEXTO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

Para el presente caso, su principal elemento de gestión es el Decreto 96/1995, de 16 de mayo, del Gobierno valenciano en el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Zona de la Cuenca Hidrográfica de la Albufera. La presencia de este elemento de gestión implica un estudio minucioso de la zona de forma que no se afecte a ningún recurso, especialmente al hídrico.

Además, no se debe olvidar la pertenencia a los Paisajes de Relevancia Regional que implica el cambio mínimo necesario sobre el paisaje y con una posterior integración suficiente para no perturbar el actual. En este sentido hay mayor flexibilidad ya que la mayoría de la superficie del ámbito se caracteriza por ser campos de cultivo en estado de abandono, por lo que la degradación del paisaje no es alta y con una buena integración de los límites podría contribuir a su mejora.

5.3. PREVENCIÓN DE RIESGOS NATURALES E INDUCIDOS

Aquellas zonas que presenten algún riesgo natural de relevancia por los efectos de un incendio, riesgos sísmicos, erosión, riesgo de inundación o de accidente grave en que intervengan sustancias peligrosas, deben respetarse y/o protegerse.

Para ello, se ha realizado un extenso análisis de los riesgos naturales e inducidos presentes en el territorio afectado por el documento de planificación.

5.4. USO SOSTENIBLE Y PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HÍDRICOS

El planeamiento debe establecer medidas para la consecución de una adecuada protección del agua, con el fin de prevenir el deterioro, mejorando los ecosistemas acuáticos y terrestres y los humedales, así como conseguir un uso sostenible del agua que garantice su ahorro y un suministro suficiente y en buen estado a la población. Especialmente en materia de vertidos no controlados.

5.5. ADECUADA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS

La gestión de los residuos se debe basar en su reducción, reutilización, valoración, aprovechamiento energético y, en última instancia, su eliminación.

5.6. IMPLEMENTACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS

La planificación urbanística debe tener en cuenta que la implantación de infraestructuras demandadas por el crecimiento urbanístico (de transporte, accesibilidad y movilidad) debe lograr la consecución de los siguientes objetivos:

- Reducir al mínimo sus posibles efectos ambientales, culturales y territoriales negativos.
- Establecer condiciones que permitan la equidad territorial y la igualdad de los ciudadanos en el acceso a los bienes y servicios públicos esenciales.
- Aplicar criterios de rentabilidad social y proporcionalidad en la asignación de los recursos.

6. PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE Y EN EL MODELO TERRITORIAL

Uno de los objetivos del presente documento consiste en realizar un análisis detallado de la significación de efectos ambientales generados por las diferentes alternativas expuestas, de forma que quede justificada la elección de la alternativa más ventajosa mediante una evaluación objetiva.

Las alternativas seleccionadas, los objetivos y las propuestas para su materialización finalmente adoptados estarán supeditados al resultado de la valoración de los efectos ambientales significativos realizada. Para su posterior análisis, se ajustarán básicamente a los siguientes criterios:

- Integrar los criterios y condicionantes ambientales, junto a los funcionales y territoriales, a lo largo de todo el proceso de elaboración del plan o programa, desde el inicio de los trabajos preparatorios hasta su aprobación.
- Asegurar la efectiva participación del público, y de las instituciones y organismos afectados por el plan, en su elaboración, así como la transparencia en la toma de decisiones de planificación.
- Conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y promover el desarrollo sostenible, en sus dimensiones económica, social y ambiental.

Dicha valoración debe comprender no sólo los efectos directos, sino también los indirectos, los acumulativos, los sinérgicos, los plazos de manifestación (a corto, medio o largo plazo), la permanencia o temporalidad, así como el signo del efecto (positivo o negativo).

6.1. EFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS

El desarrollo, ejecución y puesta en funcionamiento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible llevará asociada una serie de repercusiones ambientales. A continuación, se describirán brevemente los efectos sobre el medio natural.

6.1.1. EFECTOS SOBRE EL SUELO

Al no plantearse nuevos desarrollos, no se afecta a la estructura geotécnica ni edafológica del suelo.

6.2.1. EFECTOS SOBRE LA CALIDAD ATMOSFÉRICA

Durante la fase de construcción de las actuaciones y todas las infraestructuras asociadas, se llevarán a cabo una serie de acciones como movimientos de tierras, excavaciones o tránsito de maquinaria, que provocarán efectos puntuales nocivos sobre la atmósfera y la calidad del aire, tales como humos, olores, aumento de partículas en suspensión, aumento de niveles de ruido, etc.

Una vez ejecutadas las propuestas no se prevé un empeoramiento de la calidad del aire, todo lo contrario, la tendencia será a una mejor calidad del aire.

En cualquier caso, para minimizar el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero provocados por el consumo de combustibles fósiles en el transporte, se están impulsando políticas de promoción del uso de transportes más sostenibles y saludables.

6.3.1. EFECTOS SOBRE LA CALIDAD ACÚSTICA

El PMUS podrá producir un incremento de los niveles acústicos, relacionado con el aumento de la cantidad de ruido durante la fase de construcción.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que, la aplicación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible instaurará nuevas tendencias en la movilidad que pueden ayudar a aumentar la calidad acústica de este entorno, es decir, se prevé la reducción significativa de la intensidad sonora, relacionada con los vehículos a motor.

6.4.1. EFECTOS SOBRE LAS AGUAS SUPERFICIALES

No se producirá efecto alguno sobre aguas superficiales al ser propuestas que no afectan en absoluto a estos espacios. La afección, en todo caso, será positiva al considerar una reducción considerable de la contaminación ambiental.

6.5.1. EFECTOS SOBRE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS

Como se ha comentado anteriormente, no se producirán nuevos sellados ni obras que afecten al suelo en terreno urbanizable o no urbanizable, por lo que la afección a aguas subterráneas es nula. La afección, en todo caso, será positiva al considerar una reducción considerable de la contaminación ambiental.

6.6.1. EFECTOS SOBRE LA FAUNA Y FLORA

Durante la fase de ejecución de las obras, no se producirán apenas efectos dada la magnitud de las obras, por lo que no se producirán efectos negativos sobre las mismas.

Durante la fase de funcionamiento, se producirá una disminución de la contaminación y del ruido aéreo, por lo que serán efectos positivos tanto en la fauna como en la flora.

6.7.1. EFECTOS SOBRE LOS ELEMENTOS Y ESPACIOS NATURALES SINGULARES

Como ya se ha mencionado a lo largo del documento, uno de los ejes vertebradores analizado es la Infraestructura Verde, por lo que los elementos que deben articularla son los espacios de mayor valor ambiental, identificables por las distintas protecciones ambientales existentes.

6.2. EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MODELO TERRITORIAL

6.1.2. EFECTOS SOBRE EL PAISAJE

La mayoría de las actuaciones propuestas que se realizarán suponen un cambio permanente del paisaje ya que producirá una menor cuantía de vehículos en movimiento, por lo que se pondrá en valor el paisaje mediante desplazamientos sostenibles.

El cambio del paisaje implicará una naturalización del mismo, reduciendo los elementos de carácter artificial.

En cualquier caso, las actuaciones derivadas del PMUS deberán responder a la normativa de Integración Paisajística, que garantiza la protección del paisaje.

6.2.2. EFECTOS SOBRE LA POBLACIÓN Y ECONOMÍA

La fase de construcción de las medidas de minimización de impactos previstas, conllevará las molestias usuales asociadas a este tipo de obras de construcción para los usuarios del entorno analizado. En el aspecto económico, se prevé la ejecución de obras, lo que repercutirá económicamente en la población.

En cuanto a la fase de funcionamiento, se prevé un aumento de los movimientos de la población de modo sostenible, lo que repercutirá en una mejoría de la salud de la población. En el aspecto económico, el cambio en cuanto a la movilidad producirá un ahorro significativo en el gasto energético.

6.3.2. EFECTOS SOBRE PATRIMONIO

El patrimonio cultural de una población son las señas de identidad de sus habitantes, por ello cualquier actuación debe valorar la posible afección a este tipo de bienes culturales.

No se prevé la afección de ningún elemento patrimonial conocido dentro del ámbito, todo lo contrario, mediante los nuevos recorridos peatonales se pondrá en valor espacios como el Centro Histórico.

6.4.2. EFECTOS SOBRE INFRAESTRUCTURAS

Una vez las actuaciones planteadas por el plan estén ejecutadas, se habrá producido una mejora en las infraestructuras de movilidad, es decir, el viario público. Esta regeneración se producirá con el objetivo de que los modos de transporte sostenible (a pie o en bicicleta) ganen peso en la distribución de espacio de estas infraestructuras, en detrimento del transporte privado o del vehículo a motor.

Con respecto a infraestructuras de saneamiento, recogida de residuos, etc. no se prevé afección a las mismas.

6.5.2. EFECTOS SOBRE EL CONSUMO DE ENERGÍA Y MATERIALES

Uno de los efectos que tendrá el plan será el menor consumo de energía, sobre todo de las mas contaminantes de los ciudadanos para realizar sus desplazamientos.

6.6.2. EFECTOS SOBRE LA GESTIÓN DE RESIDUOS

Las diversas directrices emanadas desde la Comunidad Europea, para el control y vertido de residuos se concretaron en Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas que regula los vertidos de efluentes líquidos a las aguas continentales, en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, y en la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de Residuos de la Comunitat Valenciana (o norma que la sustituya). Se impulsaba con ese marco jurídico la creación de depuradoras y servicios para la recogida y tratamiento de residuos urbanos.

Evitando los vertidos se mejorará la calidad de las aguas que discurren por los sistemas de riego tradicionales manteniéndolas en un estado acorde con el entorno

Por último, se estudiarán medidas generales de fomento del reciclaje de residuos urbanos y materiales de construcción, así como el empleo de energías renovables.

6.3. VALORACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS

Como resumen de lo detallado en apartados anteriores, las acciones generadoras de efectos ambientales que pueden introducirse sobre el medio ambiente y el territorio respecto a la situación actual son los siguientes:

ELEMENTO AFECTADO	ORDENACIÓN VIGENTE / ORDENACIÓN PROPUESTA	ALTERACIÓN EFECTOS AMBIENTALES PREVISTOS
Elementos estratégicos	Cuidado del medio natural	Positivo, puesta en valor de recorridos naturales.
Atmósfera y calidad del aire	Menor cantidad de vehículos de combustión en circulación.	Positivo, minimiza contaminación
Suelo	No afecta	Nula
Patrimonio geológico	No afecta	Nula
Cauces de agua	No afecta	Positivo, minimiza contaminación
Aguas subterráneas	No afecta	Positivo, minimiza contaminación
Consumo de agua	No afecta	Nulo
Fauna	No afecta	Positivo, minimiza contaminación
Vegetación	No afecta	Positivo, minimiza contaminación
Clima	No afecta	Positivo, minimiza contaminación
Paisaje	Protección del paisaje	Positivo, menor cantidad de vehículos.
Población y economía	Mas espacio para el peatón	Positivo, mayor calidad de aire y ahorro energético de la población
Infraestructuras de comunicación	Regeneración de comunicación	Positivo, regeneración del ámbito
Infraestructuras urbanas	Regeneración de infraestructuras	Positivo, regeneración de la ciudad
Patrimonio	No afecta	Positivo, puesta en valor.

Figura 58. Resumen de efectos ambientales previsibles con el desarrollo del Plan.

6.1.3. RESUMEN DE LOS EFECTOS

Los posibles efectos significativos identificados en el apartado anterior, se cruzan con aquellos factores ambientales susceptibles de ser afectados, calificando dicha afección como positiva, negativa o no significativa (NS), en su caso. Para una mejor comprensión del análisis se recoge a continuación la matriz resumen del proceso.

PMUS ALZIRA	Atmósfera	Ruido	Geología	Hidrología	Residuos	Vegetación	Fauna	Paisaje	Espacios naturales	Patrimonio cultural	Infraestructuras	Población	Estructura económica
Efectos ambientales sobre la calidad del aire	+	-	+	+	-	+	NS	+	+	+	+	+	+
Efectos ambientales sobre el suelo	+	-	+	+	-	+	NS	+	+	+	+	+	+
Efectos sobre aguas superficiales y subterráneas	NS	NS	NS	-	-	NS	NS	+	+	+	+	+	+
Efectos sobre la fauna y flora	NS	NS	NS	NS	-	+	+	+	+	+	NS	+	+
Efectos sobre el paisaje	+	-	NS	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+
Efectos sobre la población y economía	NS	NS	NS	NS	-	NS	NS	+	+	+	+	+	+
Efectos sobre patrimonio	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	+	+	+	+
Efectos sobre infraestructuras de comunicaciones	-	-	-	-	-	-	-	-	-	NS	+	+	+
Efectos sobre infraestructuras urbanas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	+	+	+

Figura 59. Matriz resumen cambio de efectos ambientales del plan respecto a la situación actual. (+) Positivo, (-) Negativo y (NS) No significativo, o previsible pero difícil de cuantificar.

7. INCIDENCIA EN LA ETCV Y OTROS PLANES Y PROGRAMAS

El PMUS se enmarca dentro de la política de movilidad comunitaria, suponiendo el último eslabón de una estrategia de transporte común en el ámbito de la Unión Europea. A nivel regional, el artículo 3.3 “Competencias administrativas” de la LMCV indica que:

“Las competencias (correspondientes a la Generalitat y a la Administración local) serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios.”

7.1. ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (ETCV)

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV en adelante), aprobada a través del Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, es un instrumento de planificación espacial, formulado al amparo de lo establecido en los artículos 37 y siguientes de la Ley 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.

La finalidad principal de la ETCV es la consecución de un territorio más competitivo en lo económico, más respetuoso en lo ambiental, y más integrador en lo social, mediante el establecimiento, de forma rigurosa pero flexible, de criterios, directrices y recomendaciones que deberán ser aplicados en materia de política territorial hasta 2030, de modo que sirva de referente para el desarrollo coherente de las políticas sectoriales en el territorio, aprovechando al máximo las vocaciones y potencialidades que éste ofrece.

De acuerdo con la directriz 5.2 de la ETCV, los objetivos y los principios directores se incorporarán desde el inicio de su elaboración en todos los planes, programas y proyectos del conjunto de las administraciones públicas cuyas actuaciones tengan una proyección sobre el territorio de la Comunitat Valenciana. Cabe destacar que Plan es coherente con estos objetivos generales establecidos en la directriz 3.2 de la ETCV.

Por otra parte, para su aplicación, la ETCV divide el territorio de la Comunitat Valenciana en un total de quince áreas funcionales, definidas por criterios funcionales, urbanísticos y estratégicos. El municipio de Alzira se encuentra enclavado en el área funcional de La Ribera del Xúquer.

La ETCV establece las líneas de actuación respecto al Sistema de Asentamientos de la Ribera del Xúquer, tratando de fomentar una ocupación racional del territorio que mejore la calidad urbana, la eficiencia económica y la prestación de servicios sociales. Esto se debe a que el modelo urbanístico de la comarca, en el que predomina el tejido urbano de baja densidad, requiere de la definición de nodos urbanos de polaridad para evitar desplazamientos excesivos y crear modelos más compactos que favorezcan la mezcla de usos, comunidades y tipologías urbanas.

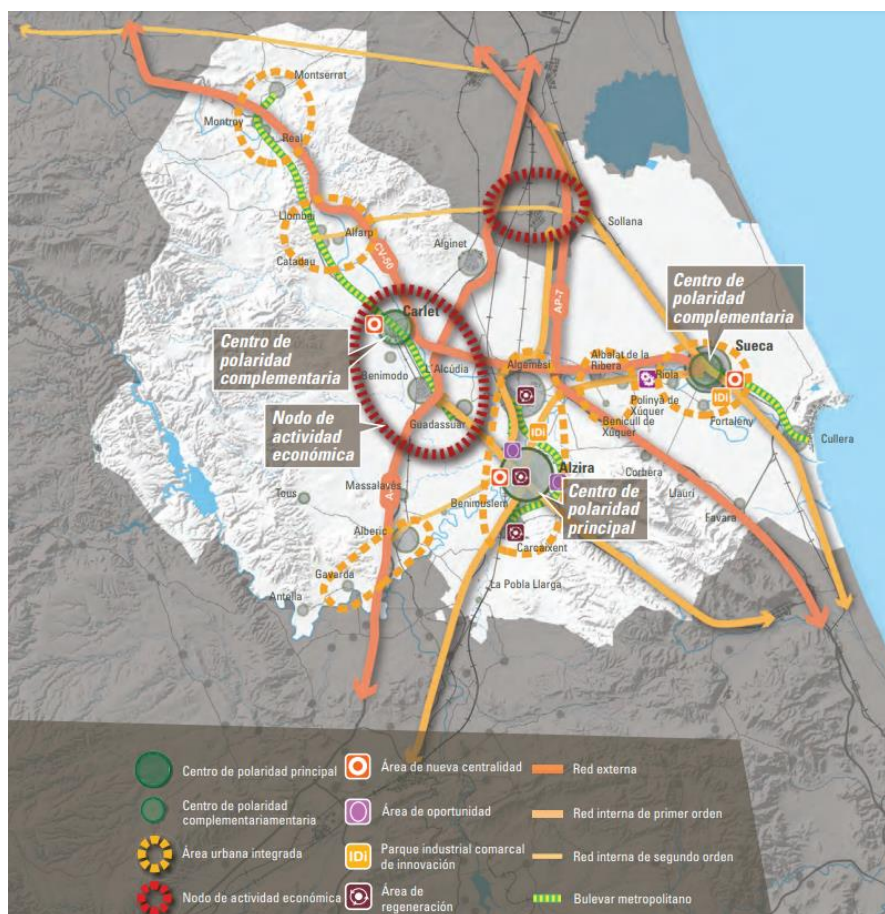


Figura 60. Sistema de Asentamientos propuesto por la ETCV para la Ribera del Xúquer. (Fuente: Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio).

Para ello, la ETCV define las nuevas polaridades basándose en los tejidos urbanos que ya presentan un mayor grado de compacidad, con el objetivo de mejorar el acceso de los ciudadanos a los equipamientos sociales y la calidad del espacio urbano:

- Alzira: centro de polaridad principal.
- Carlet-Guadassuar: Nodo de actividad económica.
- Carlet y Sueca: Centros de polaridad complementaria.

Por otra parte, la ETCV analiza las infraestructuras de comunicación de la Ribera del Xúquer, definiendo como su mayor reto la implantación de un ferrocarril de altas prestaciones entre Valencia y Alicante, con centros de movilidad en la Ribera del Xúquer, que sea competitivo con la carretera y permita a los habitantes conexiones de calidad con las grandes áreas metropolitanas de la Comunitat Valenciana, así como con las cabeceras comarcales de La Safor y la Huerta Sur, así como con Valencia capital. Con afección al municipio de Alzira, al encontrarse en un punto de encuentro de las grandes infraestructuras terrestres de comunicación y previstas de la comarca, se plantean las siguientes actuaciones en materia de movilidad.



Figura 61. Sistema de Infraestructuras de Comunicación, Energéticas e Hídricas propuesto por la ETCV para la Ribera del Xúquer. (Fuente: Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio).

Se propone un conjunto de infraestructuras de vertebración externa e interna para la mejora de la conectividad global del área funcional:

- Culminación de la CV-50.
- Nuevo acceso a Alzira desde la CV-43.
- Variante sur de Alzira y nuevo acceso a Carcaixent.
- Mejora de la CV-50 entre Alzira y Tavernes de la Valldigna.
- Desdoblamiento de la avenida de la Ribera entre Alzira y Carcaixent.
- Ronda noroeste de Sueca.
- Mejora de la conexión entre Sueca y Les Palmeretes.
- Autovía A-38 (antigua N-332).
- Mejora CV-564 A-7/CV-41 Alta velocidad ferroviaria.
- El tren de la costa Mejora de las cercanías.
- Corredor mediterráneo de mercancías.

- Mejora de conexiones por carretera Alzira-Sueca-Cullera.
- Mejora infraestructuras portuarias Cullera, El Perelló.
- Nuevo puerto deportivo en Cullera.
- Actuaciones AEROPAT.

Así como el desarrollo de actuaciones que permitan mejorar la movilidad sostenible en el área funcional:

- Hubs de movilidad en Alzira, Sueca-Cullera, Carlet-L'Alcúdia.
- Plataforma reservada de transporte Valencia-Cullera-Sueca.
- Plataforma reservada de transporte Valencia-Torrent-Catadau-Carlet.
- Servicio exprés Carlet-Algemesí-Alzira-Carcaixent-Sueca-Cullera.
- Plataforma reservada de transporte Carcaixent-Alzira-Algemesí.
- Red ciclista de la Ribera.
- Servicio exprés en estudio Sueca-Alzira y Sueca-Algemesí-Carlet.

Teniendo en cuenta que se trata de un territorio en el que predomina en el tejido urbano disperso y de baja densidad sobre el compacto, en la ETCV se establece como prioritario diseñar un sistema de Infraestructura Verde, incluyendo sus elementos de conexión, previo a la planificación de nuevos usos artificiales. Para ello, propone conectar los ecosistemas litorales y de interior a través de un sistema de corredores territoriales y biológicos, entre ellos:

- Corredor fluvial del Riu Xúquer
- Corredor fluvial del Río Magro
- Corredor fluvial del Riu d'Albaida
- Corredor fluvial del Riu Verd
- Corredor terrestre de las Sierras de Martés y el Ave-Ullals del Riu Verd-Riu Xúquer
- Corredor terrestre Riu Xúquer-Serra de Corbera
- Corredor terrestre de las Sierras de Martés y el Ave-Río Magro-L'Albufera
- Corredor terrestre L'Albufera-Riu Xúquer

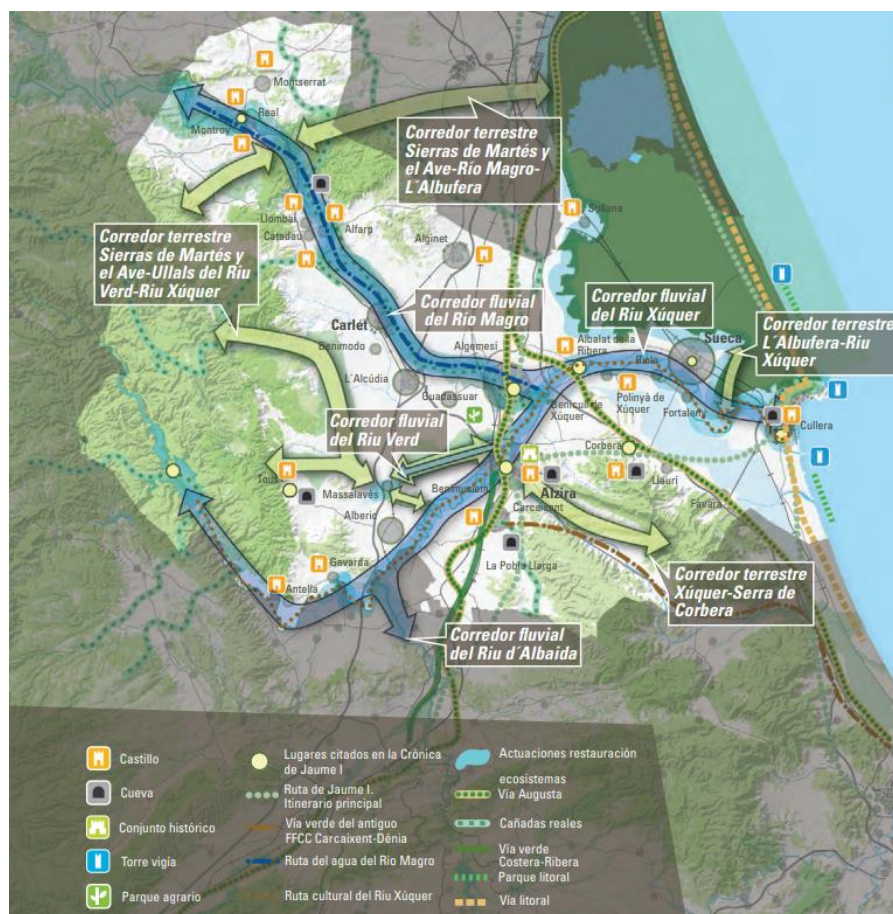


Figura 62. Infraestructura Verde propuesta por la ETCV para la Ribera del Xúquer. (Fuente: Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio).

Por otra parte, con el objetivo de conservar y poner en valor el extraordinario patrimonio ambiental y cultural del área funcional, propone las siguientes actuaciones con afección al territorio de Alzira:

- Ruta de Jaume I e interpretación de hitos históricos.
- Vía Augusta.
- La vía del litoral.
- Ruta verde y cultural del Riu Xúquer.
- Vía verde La Ribera-Costera.
- Vía verde de la Ruta dels Monestirs.
- Vía verde del antiguo FFCC Carcaixent-Dénia.
- Parque agrario de La Ribera.
- Ruta del agua del Río Magro.

La movilidad ciclista es uno de los modos no motorizados con mayor potencial en todo el territorio de la Comunitat Valenciana. En este sentido, la ETCV, en su *Objetivo 19: Garantizar el derecho a una movilidad sostenible*, establece las propuestas estratégicas que potencien la marcha a pie o en bicicleta, proponiendo para ello una red de itinerarios ciclistas interconectados en todo el territorio. En la siguiente figura se pueden observar las distintas vías ciclistas existentes y planificadas.

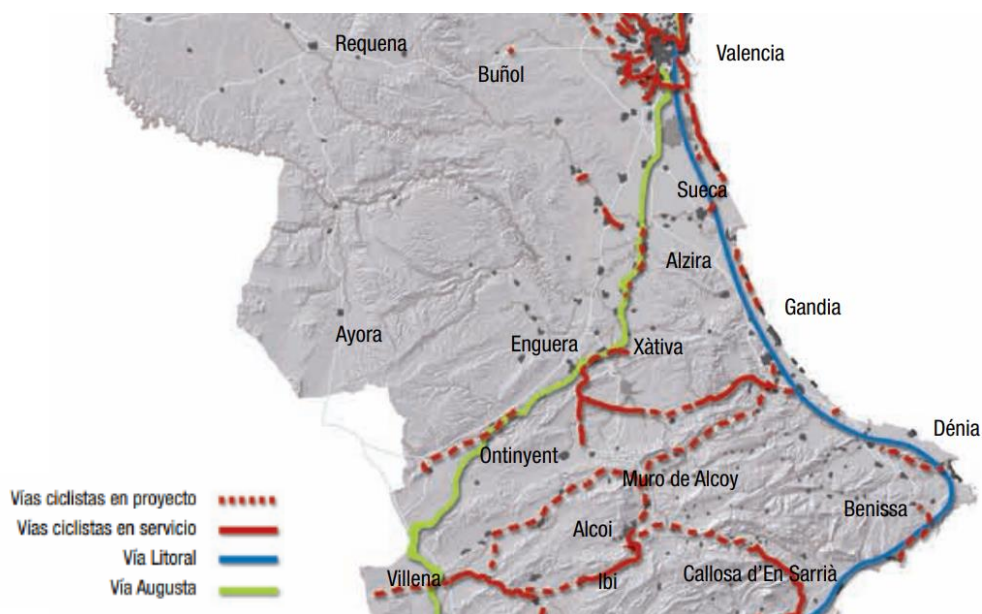


Figura 63. Red de vías ciclistas. (Fuente: ETCV Objetivo 19).

De la misma forma, además de los itinerarios ciclistas, pretende fomentar el uso de la bicicleta mediante la introducción de bicicletas públicas o su alquiler, el estacionamiento de éstas, o los itinerarios específicos para conectar núcleos urbanos próximos.

De forma muy breve, se comentará a continuación la posible afección de otros planes de carácter territorial o sectorial para una mayor definición municipal, así como para poder conocer el posible alcance de las propuestas planteadas en el presente Plan de Movilidad.

7.1.1. PATRICOVA

Tal y como puede observarse en la imagen adjunta, y propiciado principalmente por el paso del río Xúquer, la mayoría del término municipal está afectado por algún tipo de peligrosidad, inclusive y en mayor medida el casco urbano municipal.

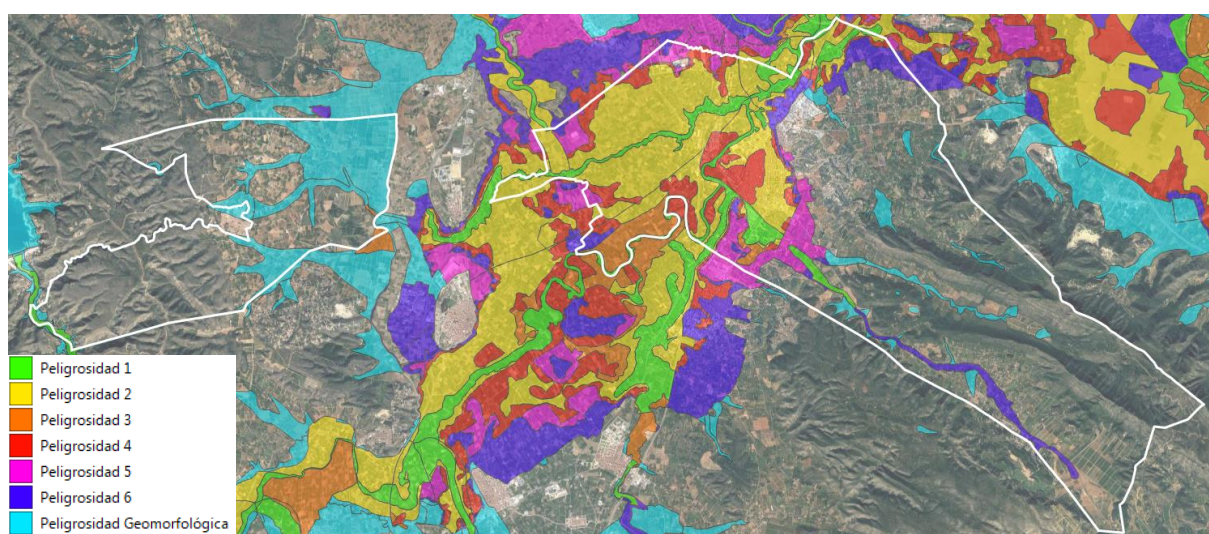


Figura 64. Peligrosidad de inundación en el término municipal de Alzira.

7.2.1. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (PATIVEL)

Entre otros los principales objetivos del Plan es definir y ordenar la infraestructura verde supramunicipal del litoral, protegiendo sus valores ambientales, territoriales, paisajísticos, culturales, educativos y de protección frente a riesgos naturales o inducidos.

El Plan presenta los siguientes ámbitos:

- **Ámbito estricto**, los suelos de los municipios litorales situados en la franja de 500 metros de amplitud medida en proyección horizontal desde la influencia de la legislación de costas.
- **Ámbito ampliado**, hasta los 1.000 metros de amplitud medida en proyección horizontal tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.
- **Ámbito de conexión**, hasta los 2.000 metros de amplitud medida en proyección horizontal tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar.

Dada la ubicación del municipio de Alzira, donde la parte más cercana del término municipal se localiza a unos 7 km de distancia al mar, se puede concluir que Alzira NO se encuentra afectado por el Plan.



Figura 65. Situación del municipio de Alzira con respecto al Plan.

7.3.1. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL FORESTAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (PATFOR)

El PATFOR se constituye como un instrumento de planificación sectorial que, además, tiene una importante componente de ordenación territorial.

En lo relativo al elemento sectorial, como herramienta de planificación forestal, su elaboración responde, entre otros motivos, al cumplimiento de lo especificado en la Ley 3/93 Forestal de la Comunitat Valenciana por la que se establece la obligación de elaborar un Plan General de Ordenación Forestal de la Comunitat Valenciana.

En cuanto a la parte de ordenación territorial, en base a los contenidos y alcance que tiene, el PATFOR se plantea como un Plan de Acción Territorial. Es decir, como un instrumento de ordenación territorial, tal y como se indica en la LOTUP.

En su mayor parte, el suelo forestal estratégico se localiza, principalmente, en la mitad oeste de la pedanía de la Garrofera y en el ámbito del LIC “Serra de Corbera”.



Figura 66. PATFOR. Fuente: GVA.

Así pues, desde esta doble perspectiva de instrumento de ordenación del territorio y de planificación forestal, el PATFOR se concibe como una herramienta de ordenación y gestión que articula y programa en el tiempo y sobre el territorio las actuaciones futuras de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas, y Vertebración del Territorio en el ámbito de la política forestal, trasladando a la misma el modelo territorial establecido en la ETCV.

El Inventario Forestal de la Comunitat Valenciana clasifica el suelo en función de su cobertura, ya sea forestal o no, siendo el terreno forestal estratégico aquél que, por sus características, localización y servicio ambiental que presta o puede llegar a prestar, es difícilmente sustituible. Mantener y potenciar su viabilidad futura y su funcionabilidad constituye una prioridad de planeamiento.

A la vista de la cartografía oficial, el ámbito no presenta afección como suelo forestal estratégico, teniendo únicamente presencia como suelo no forestal.

7.4.1. PLAN HIDROLÓGICO DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL JÚCAR

El PMUS de Alzira es compatible con el planeamiento hidrológico, en referencia a la viabilidad de los crecimientos propuestos y las propuestas de ordenación de usos debe ajustarse a los límites y dotaciones previstas en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Júcar, aprobado por el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero.

Por otra parte, el Plan Hidrológico de cuenca para el periodo de planificación 2022-2027 se encuentra en proceso de evaluación ambiental estratégica y participación pública.

7.5.1. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LAS COMARCAS CENTRALES

Se encuentra en proceso de elaboración el Plan de Acción Territorial de las Comarcas Centrales, cuyo ámbito de actuación incluye las comarcas históricas de la Costera, la Canal de Navarrés, la Safor, La Marina Alta, La Marina Baixa, el Comptat, l'Alcoià i la Vall d'Albaida, que comprenden aproximadamente las seis áreas funcionales de Xàtiva, la Vall d'Albaida, Alcoi, la Safor, La Marina Baixa y La Marina Alta.

No se incluye la comarca de la Ribera Alta, por lo que no afecta al municipio de Alzira.

7.6.1. PLAN INTEGRAL DE RESIDUOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

El 26 de abril de 2019 se publicó en el DOGV la revisión del PIRCVA (el PIRCVA), Decreto 55/2019 de 5 de abril, por lo que el PMUS DE Alzira atiende a sus determinaciones.

Conforme al PIRCVA, las zonas adecuadas para la implantación de vertederos quedan reservadas como aptas para la ubicación de instalaciones de gestión de residuos urbanos. La reserva tendrá carácter temporal, extinguiéndose a medida que las distintas instalaciones de gestión derivadas de la ejecución de los planes zonales obtengan la autorización ambiental integrada para el conjunto de las instalaciones de valorización y eliminación de residuos urbanos correspondientes al ámbito territorial de cada uno de los Planes Zonales.

7.7.1. PLAN ESPECIAL FRENTE AL RIESGO SÍSMICO DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Mediante Decreto 44/2011, de 29 de abril, del Consell, se aprueba el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico en la Comunitat Valenciana, según el cual Alzira tiene la obligación de elaborar un Plan de Actuación Municipal frente a este riesgo.

7.8.1. PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS FORESTALES DE LA DEMARCACIÓN FORESTAL DE POLINYÀ DEL XÚQUER

Por Resolución de 21 de diciembre de 2020, de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Local, Emergencia Climática y Transición Ecológica, se aprobó el plan de ordenación de los recursos forestales de la demarcación forestal de Polinyà del Xúquer (PORF Polinyà de Xúquer - Alzira), el instrumento de planificación forestal que constituye el marco de la ordenación del territorio y viene regulado en la Ley de Montes. Este PORF constituye el desarrollo operativo del PATFOR, a una escala de mayor concreción y que equivale a los planes forestales de demarcación que regula la Ley Forestal de la Comunitat Valenciana. El ámbito de aplicación de este PORF es la demarcación forestal de Polinyà del Xúquer - Alzira, formada por, entre muchos otros la propia Alzira.

7.9.1. PLAN DE ESPACIOS TURÍSTICOS DE LA COMUNITAT VALENCIANA (PETCV)

El Plan de Espacios Turísticos de la Comunitat Valenciana se concibe como un instrumento que aborda la planificación de la actividad desde la concepción del territorio como recurso, estableciendo posibles propuestas de actuación bajo criterios de sostenibilidad.

El Plan se estructura en tres grandes apartados:

- Delimitación de 21 espacios turísticos, entendidos como áreas de territorio cuyas estructuras y actividades turísticas gozan de tal homogeneidad que permiten la ejecución de una política turística común y uniforme para cada espacio.
- Elaboración de Directrices Generales de actuación aplicables al conjunto de la Comunitat Valenciana.
- Definición de Directrices Particulares con medidas concretas aplicables a cada uno de los 21 espacios delimitados.

Se tendrán en cuenta las Directrices Particulares de este plan (PETCV) por su confluencia de varias rutas y el nodo estructurante que engloba la zona de Valencia. Alzira se encuentra dentro de la zona 8, la orla interior del área metropolitana de Valencia.



Figura 67. PETCV Zonas de Dinaminización y definición de núcleos turísticos.

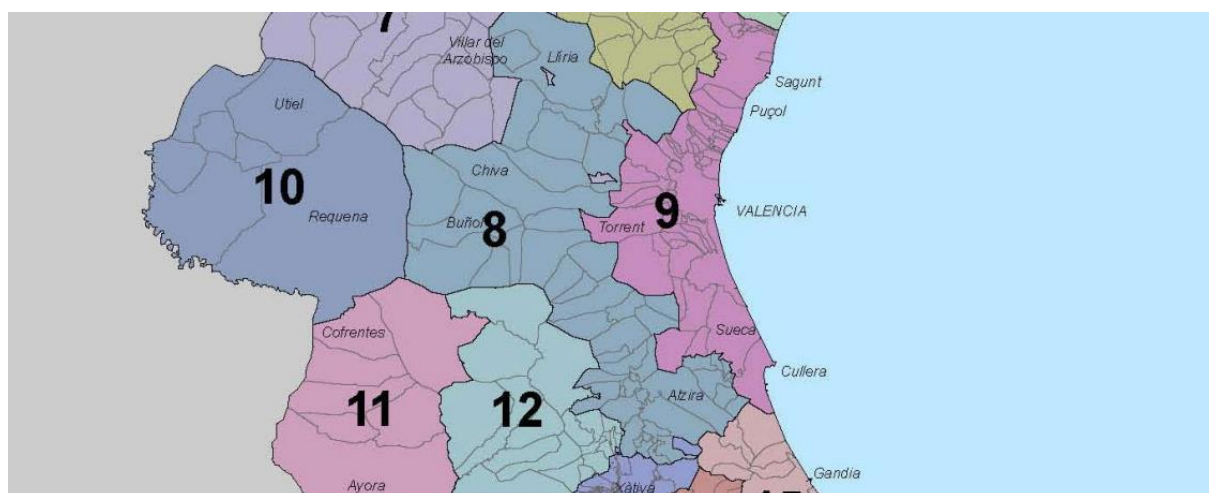


Figura 68. Zonificación de espacios turísticos según el PETCV

7.10.1. ESTRATEGIA VALENCIANA ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO (EVCC)

La Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020: Mitigación y Adaptación y su revisión, Estrategia Valenciana de Cambio Climático y Energía 2030, están basadas en unas líneas generales que deben regir las políticas de cambio climático en la Comunitat Valenciana en los próximos años: la *reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero*, el *aumento de las Energías Renovables* y la *mejora de la Eficiencia Energética*; donde a su vez, se dividen en tres bloques: *Mitigación*, *Adaptación* e *Investigación, Sensibilización y Cooperación*.

Tras el análisis del balance de energía y emisiones, debe fijarse una reducción de estos en el ámbito territorial de la Comunitat Valenciana y, por consiguiente, también afecta al ámbito territorial del PEMIT, de forma que se contribuya al cumplimiento de los objetivos en el ámbito estatal y europeo.

De acuerdo con esto, se pretende que los objetivos energéticos de la Comunitat Valenciana en el horizonte 2030 se adapten a las Directivas Europeas, y, por tanto, los objetivos serían:

- Aumento de la eficiencia energética de al menos un 32,5% para el año 2030.
- Cuota de energía procedente de fuentes renovables de al menos un 32% del consumo final bruto de energía de la UE en 2030.

Para ello, la EVCC propone 88 medidas definidas en dos bloques: 50 medidas de mitigación, 31 medidas de adaptación y 7 medidas comunes a los dos ámbitos.

7.11.1. ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (EEMS)

La EEMS es el marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono. La movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

Los objetivos y directrices de la EEMS se concretan en 48 medidas estructuradas en 5 áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda. Entre las medidas contempladas, se presta especial atención al fomento de una movilidad alternativa al vehículo privado y el uso de los modos más sostenibles, señalando la necesidad de cuidar las implicaciones de la planificación urbanística en la generación de la movilidad. Es decir, el presente documento sirve igualmente para la planificación de la movilidad dentro del ámbito.

7.12.1. PLAN EÓLICO DE LA COMUNITAT VALENCIANA

El Plan Eólico de la Comunitat Valenciana fue aprobado por acuerdo del Govern Valencià de 26 de julio de 2001, y tiene por objeto regular la instalación de parques eólicos en las zonas calificadas como aptas, con el fin de optimizar el potencial eólico de determinadas zonas geográficas de la Comunitat

Valenciana y aprovechar las ventajas de diverso orden que derivan de la producción de energía eléctrica a partir del viento.

Este Plan tiene la naturaleza de Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial de los regulados en su momento en la Ley 6/1989, de 7 de julio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio de la Comunitat Valenciana y en el Decreto 201/1998, de 15 de diciembre, del Govern Valencià, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Comunitat Valenciana.

El objeto del Plan Eólico es la regulación de la instalación de parques eólicos en las zonas calificadas como aptas para dicho fin.

El término de Alzira es considerado por el Plan Eólico de la Comunitat Valenciana como una zona exterior residual, sobre la que no se ha determinado su aptitud para ser soporte de instalaciones de aprovechamiento eólico, por lo que el municipio no se encuentra afectado por dicho Plan.

7.13.1. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SECTORIAL DEL COMERCIO DE LA COMUNITAT VALENCIANA (PATSECOVA)

La Generalitat ha promovido la elaboración del Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunitat Valenciana (PATSECOVA), en el desarrollo de las competencias exclusivas que en materia de comercio interior y ordenación del territorio le confiere nuestro Estatut d'Autonomia. Este Plan responde al mandato establecido en el artículo 31 de la Ley 3/2011, de 23 de marzo, de la Generalitat, de Comercio de la Comunitat Valenciana y es un instrumento de ordenación que se redacta y tramita conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje.

El PATSECOVA define criterios, directrices y orientaciones territoriales para que la ordenación comercial se desarrolle de forma coherente con la planificación territorial y urbanística. Tal y como indica la Disposición Final del Decreto 215/2020, de 29 de diciembre, del Consell, de aprobación del PATSECOVA, el Plan entrará en vigor el 1 de septiembre de 2021.

Por otro lado, no conviene menospreciar el impacto del paisaje sobre el turismo, un sector que genera el 10% del PIB mundial y el 9% de los empleos. La competencia entre países, regiones y ciudades por atraer turistas, especialmente los de alto poder adquisitivo, es implacable. En la Comunitat Valenciana, el turismo genera ya el 13% del PIB y constituye uno de los principales sectores de actividad económica.

No obstante, el perfil del turista en nuestra región está evolucionando del más tradicional de sol y playa hacia un visitante que busca experiencias más diversas, con un creciente componente ambiental, paisajístico y cultural. Este "nuevo turista" valora más que el turista tradicional, la calidad del paisaje visual que se le ofrece y no acepta (es reacio a pagar) experiencias que no le proporcionen también ese placer perceptivo, el cual considera parte esencial de su vivencia en vacaciones. Por eso, cuando un territorio no ofrezca esas experiencias visuales que el visitante desea, ya sea en la playa, en la montaña o en la ciudad, el turista empezará a pensar en visitar otros territorios donde esas experiencias sí se le ofrezcan.

El ámbito de actuación está afectado por el Plan de Acción Territorial Sectorial de Comercio de la Comunitat Valenciana (PATSECOVA), donde se describe el área comercial 05 de la Ribera del Xúquer, con cabecera en Alzira.



Figura 69. Áreas Funcionales Comerciales PATSECOVA.

7.14.1. PLAN ESPECIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA FRENTE AL RIESGO DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL

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 considera una zona de riesgo ALTO la franja de 500 metros alrededor de la carretera AP-7, CV-50 y la línea de ferrocarril Valencia-Almansa.

También se registrará esta carretera por el Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. Se tendrá que evitar la localización de aquellos usos más sensibles, aquellos que expongan a un gran número de población a este riesgo en el caso de un accidente en las mencionadas vías.

7.15.1. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LAS COMARCAS CENTRALES

Se encuentra en proceso de elaboración el Plan de Acción Territorial de las Comarcas Centrales, cuyo ámbito de actuación incluye las comarcas históricas de la Costera, la Canal de Navarrés, la Safor, La Marina Alta, La Marina Baixa, el Comptat, l'Alcoià i la Vall d'Albaida, que comprenden aproximadamente las seis áreas funcionales de Xàtiva, la Vall d'Albaida, Alcoi, la Safor, La Marina Baixa y La Marina Alta.

No se incluye la comarca de la Ribera Alta, por lo que no afecta al municipio de Alzira.

7.16.1. PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA DE VALENCIA. (PMOME).

El Plan de Movilidad Metropolitana Sostenible del Área de Valencia (PMoMe) supone la culminación de una dinámica de planificación de la movilidad iniciada con la aprobación de la Ley de Movilidad de la

Generalitat, en 2011, en base a la cual diversos Ayuntamientos ya han redactado sus respectivos Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). Además, el PMoMe se presenta como la gran oportunidad que tiene el Área Metropolitana de Valencia de repensar el modelo de movilidad, de reflexionar cómo se pueden conseguir los objetivos de sostenibilidad marcados en las diversas estrategias de desarrollo aprobadas, y de enfrentar los acelerados cambios en la manera en cómo nos movemos, que se van a presentar en un futuro cercano.

Alzira no se incluye ni en el ámbito estricto ni ampliado del Plan, pero sí que a lo largo del documento se analizan los movimientos desde Valencia hacia Alzira, por lo que se tendrán en cuenta sus consideraciones.

7.17.1. PROGRAMA UNEIX

Los objetivos fundamentales de la estrategia UNEIX son:

- Facilitar un reparto modal más equilibrado (movilidad sostenible).
- Facilitar una mejor accesibilidad a todo el territorio, tanto a servicios como a infraestructuras.
- Facilitar una mayor competitividad del tejido productivos, mediante el desarrollo de infraestructuras y la logística.

En este documento se analiza y diagnostica la situación actual, se establecen los objetivos y directrices y se proponen actuaciones para cada área de actuación, por lo que estas consideraciones se han tenido en cuenta durante la elaboración del PMUS de Alzira.

7.18.1. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALZIRA, ALGEMESÍ, CARCAIXENT Y COMARCAL.

La Mancomunidad de la Ribera Alta agrupa a una población de más de 211.000 habitantes, que se distribuyen a lo largo de 979,5 km², lo que supone una densidad de población de 215 habitantes por kilómetro cuadrado, que supera la media de la Comunidad Valenciana con valores de 173 hab. /km². Cuenta con 35 municipios y su economía está muy repartida entre los distintos sectores productivos, destacando la agricultura, ganadería, la pequeña y mediana industria, así como por el sector servicios.

Como ente administrativo, la Mancomunidad se encarga de promover los servicios necesarios para mejorar el bienestar de toda su población, así como la promover las acciones necesarias ante instituciones tanto públicas como privadas de mejoras de servicios, al igual que una calidad de vida y medioambiental de los municipios que conforman la Ribera Alta.

Es por esta razón que desde esta entidad comarcal se promueve la creación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, para cada uno de los tres núcleos más importantes de la Mancomunidad, como son Alzira, Algemesí y Carcaixent, más un Plan Comarcal que agrupa a los tres municipios.

El PMUS de Alzira, tendrá en cuenta las propuestas del Plan, aplicándolo al término municipal.

7.19.1. PLANES DE MOVILIDAD DE MUNICIPIOS COLINDANTES.

Se tendrán en consideración los planes aprobados o en tramitación de los municipios cercanos a Alzira, como:

- Carcaixent. Aprobado en 2022.
- Algemesí. En redacción. Consultas AAPP y Público interesado.
- Corbera. Aprobado en 2022.
- Sueca. Aprobado en 2019.
- Massalavés. En redacción. Consultas AAPP y Público interesado.

7.20.1. PLANEAMIENTO MUNICIPAL

La ordenación urbanística actualmente vigente en el Término Municipal de Alzira parte del Plan General de 2.002, aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia en sesión de fecha 29 de mayo de 2.002 y publicado en el D.O.G.V. de 14 de agosto de 2.002.

Este documento se formula como documento independiente, en calidad de Plan Municipal de Movilidad según lo establecido en la LMCV, que pueda integrarse dentro del nuevo Plan General de Ordenación Urbana (en adelante PGOU) actualmente en tramitación. Por lo tanto, resulta imprescindible la coordinación con la elaboración del PGOU de Alzira, ya que debe tener una visión integradora del desarrollo urbano, contemplando desde la etapa inicial la movilidad asociada a toda nueva actuación o desarrollo, considerando la validez de la movilidad asociada a cada centro de actividad contemplado.

8. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y CONTRARRESTAR CUALQUIER EFECTO SIGNIFICATIVO NEGATIVO EN EL MEDIO AMBIENTE POR APLICACIÓN DEL PMUS

El presente documento de planeamiento incorpora soluciones para aspectos básicos de salud ambiental, a pesar de lo cual es necesaria la toma de ciertas medidas.

Una vez aclarados los puntos anteriores, situación y soluciones que el presente proyecto plantea, la corrección ambiental se ha centrado en aquellos aspectos que afectan a la nueva ocupación de suelo y a la forma en que se produce ésta en el territorio.

8.1. MEDIDAS PREVISTAS

Tras lo expuesto en los apartados anteriores y siempre con el objetivo general de mitigar la incidencia de estos sobre el cambio climático y el medio ambiente, los efectos previstos derivados del PMUS serán de carácter positivo, por lo que las actuaciones propuestas son medidas en sí mismas para mitigar los efectos del cambio climático en el territorio.

La implantación de las actuaciones propuestas en el PMUS de Alzira tiene como objeto el fomento de los desplazamientos sostenibles, de forma que se permita reducir el consumo energético derivado de los actuales desplazamientos en modos motorizados y las emisiones contaminantes de estos medios de transporte, mejorando de esta forma la calidad de vida de los ciudadanos y el entorno natural que los rodea.

Aun así, se consideran algunas las posibles para la eliminación, reducción o minimización de los efectos ambientales negativos que el PMUS puede producir sobre el medio, se establecen una serie de medidas correctoras que han de permitir la compatibilización de las propuestas prevista con la protección del entorno.

A continuación, se indican las medidas preventivas y/o correctoras aplicables a las necesidades de las diferentes alternativas de acuerdo con el análisis global de impactos realizado anteriormente.

8.1.1. MEDIDAS CORRECTORAS GENERALES

Las medidas correctoras de carácter general que se establecen a continuación son una serie de disposiciones que tienen como fin reducir los impactos ambientales que se producirán con la aplicación de las disposiciones y las clasificaciones de suelo contenidas en el Plan.

- La tipología y materiales deberán ser acorde con el medio. Así como el mobiliario urbano que se coloque en los distintos sectores tendrá que ser adecuado con el medio y responder a las características respetuosas con el entorno natural.
- Todas aquellas actuaciones que incidan de forma directa en el paisaje, deberán tener presente el uso de especies vegetales autóctonas, a fin de asegurar la integración con el medio.
- Control de la aparición de procesos erosivos y de la existencia de laderas inestables.

8.2.1. MEDIDAS CORRECTORAS SEGÚN FASE DE DESARROLLO

Se establecerán una serie de medidas globales que se aplicarán a la totalidad de las obras realizables por la aplicación del PMUS. Estas medidas se separarán dependiendo de la fase en la que se encuentre el desarrollo del planeamiento, dividiéndose en 2 grandes grupos: fase de construcción y fase de funcionamiento.



MEDIDAS CORRECTORAS EN FASE DE CONSTRUCCIÓN

- Control de los vertidos inertes que se generen durante las obras de urbanización.
- Control de los niveles sonoros, mediante sonómetro, en un radio de 500 m alrededor de las posibles zonas de actuación.
- Control de la emisión de partículas de polvo y su depósito sobre la vegetación, en un radio de 250 m en el perímetro de las obras. Esta medida se desarrollará de forma rigurosa, ya que la vegetación más afectada por la construcción son los cultivos. En estos la presencia de polvo sobre las hojas puede resultar en reducción de la producción y, de forma importante, en la proliferación de plagas como la araña roja, que encuentra en los depósitos de polvo sobre las hojas las condiciones de temperatura y sequedad adecuadas para su albergue y desarrollo.
- Control de las emisiones de gases por parte de la maquinaria.
- Se controlarán los niveles de las acequias próximas y se producen encharcamientos ó inundaciones en los terrenos próximos, estén o no urbanizados.
- Control del cumplimiento de las ordenanzas municipales y urbanísticas.
- Control del cumplimiento de la normativa sobre Seguridad y Salud.
- Control de las aguas superficiales y subterráneas: dinámica y calidad, ejecución de sondeos, vigilancia de captaciones de abastecimiento de poblaciones cercanas, etc.
- Control del Volumen de Aguas Residuales Tratadas.
- Control en el porcentaje de pérdidas de agua sobre el total de agua distribuida.
- Volumen de agua reutilizada.
- Se comprobará la saturación del arbolado en el espacio libre borde de la red estructural.
- Se controlará periódicamente la calidad y potabilidad del agua abastecida al servicio.
- Se controlarán los niveles de las acequias próximas y se producen encharcamientos ó inundaciones en los terrenos próximos, estén o no urbanizados.
- Control de la protección del patrimonio arqueológico, para detectar la presencia de yacimientos no conocidos.

- La señalización adecuada de las obras y de los accesos a las mismas. Se establecerán las limitaciones al paso de personas y vehículos ajenos a ellas, así como la interrupción de los trabajos en períodos de climatología adversa, por ejemplo, cuando existan lluvias intensas.
- Aprovechamiento de la tierra vegetal extraída para áreas ajardinadas o de restauración de relieves deteriorados, acopiándola en montones con forma de artesa de altura inferior a los dos metros, realizando prácticas agrícolas y transportándola en camiones cubiertos por lonas húmedas.
- No se introducirán especies de flora exótica, sino por el contrario se utilizará vegetación climática con el fin de alterar mínimamente la cubierta terrestre.
- Se llevarán a cabo los pertinentes estudios geotécnicos en las zonas con baja capacidad portante si las hubiera; así como el reparto adecuado de las cargas superficiales.
- Los repostajes de la maquinaria y los cambios de lubricantes se realizarán cuidadosamente en áreas concretas con solera impermeabilizada y fácilmente limpiable, evitando vertidos al terreno que pudieran contaminar los acuíferos. Los aceites y grasas usados, considerados residuos peligrosos, se entregarán a un gestor autorizado para su correcto tratamiento.
- La construcción de cercados alrededor de las obras para evitar la llegada del polvo a zonas próximas. Así mismo se tendrán que dotar de una pantalla vegetal externa que reduzca el impacto visual. Cuando se finalicen las obras los individuos vegetales que han servido de pantalla se tendrán que replantar en alguna de las zonas verdes de las que se dispongan.
- Se evitará la quema de residuos; si no se pudiera evitar solamente se quemarían aquellos que fueran de origen vegetal y la quema se llevaría a cabo con una serie de medidas de control exhaustivas y con la autoridad competente avisada.
- Se tendrán en cuenta todas las leyes y reglamentos, así como todas las demás disposiciones que sean de obligado cumplimiento o recomendables para la adecuada ejecución de las obras.
- Será de obligado cumplimiento la redacción y correspondiente aplicación de un plan de prevención de riesgos laborales.
- Los acopios de materiales de construcción se realizarán en puntos poco visibles protegidos de la escorrentía superficial, y de forma poca dispersa, retirándolas una vez terminadas cada una de las unidades de obra.
- Los betunes y otros compuestos asfálticos serán transportados y manipulados atendiendo a las máximas normas de seguridad, almacenándose al resguardo de la lluvia, el calor excesivo, los motores, los fuegos, etc.
- Se repondrá lo antes posible todas las servidumbres y servicios afectados temporalmente durante las obras.

- En la medida de lo posible, se intentará contratar mano de obra local, siendo este un aspecto que incidirá de forma positiva en la actividad económica del municipio.



MEDIDAS CORRECTORAS EN FASE DE FUNCIONAMIENTO

- Todas y cada una de las propuestas planteadas van en enfocadas en mejorar la calidad ambiental de Alzira, por lo que estas son en sí medidas correctoras.
- Control del nivel sonoro máximo de emisión en las industrias y en los locales públicos, cuyos valores máximos admitidos varían según las horas del día.
- En los nuevos viales se utilizarán firmes pocos ruidosos, además de señalizarlos adecuadamente. Se realizarán vías lo suficientemente anchas e incluso se llevarán a cabo carriles específicos para bicicletas.
- Dotar a las distintas áreas de la adecuada señalización de tráfico, estableciendo regulaciones de velocidad e incluso limitaciones o prohibiciones de circulación.
- En las zonas verdes, se plantarán especies autóctonas que sean perdurables y favorezcan la posibilidad de creación de ecosistemas maduros.
- Proyectar una red adecuada de saneamiento; redimensionando si fuera necesario aquellas instalaciones existentes. Se dotarán a las zonas de todas aquellas infraestructuras que sean necesaria para su correcto funcionamiento.
- Armonizar las distintas construcciones con la vegetación y, en general, con el entorno, creando barreras visuales con el fin de ocultar elementos discordantes no integrados paisajísticamente. Al mismo tiempo, procurar un correcto diseño cromático de estructuras.
- Implantación de medidas de ahorro de recursos hídricos y energéticos, impulsando al tiempo la recuperación, reutilización y reciclado de materiales.
- Se evitará la intrusión lumínica y, en último caso, se minimizarán sus molestias y perjuicios.
- Prevenir y corregir los efectos de la contaminación lumínica en la visión del cielo.
- Promover la eficiencia energética de los alumbrados exteriores a interiores mediante el ahorro de energía, sin mengua de la seguridad.
- Tomar medidas para la prevención de la contaminación, de acuerdo con Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.
- Cumplir todos los aspectos previstos en la normativa medioambiental vigente, sobre todo en lo concerniente a emisiones a la atmósfera, vertidos, producción de residuos de cualquier tipo, contaminación de suelos y contaminación acústica.

Las medidas correctoras planteadas en este documento se refieren principalmente a actuaciones previas a la realización de cualquier intervención sobre el territorio, de tal forma que se basan en la adopción de criterios de sostenibilidad para la planificación de la ordenación del territorio. Por este motivo, es innecesaria la elaboración de un presupuesto concreto para la implementación de las medidas correctoras, puesto que éstas no tendrán coste alguno si son asumidas en la redacción final del PMUS y posteriores documentos urbanísticos que los desarrollen.

8.2. IDENTIFICACIÓN DEL ORGANISMO RESPONSABLE DE SU EJECUCIÓN

Los responsables del seguimiento de las medidas y su cumplimiento atenderán a:

1.	La vigilancia del cumplimiento por parte del titular del proyecto de las condiciones impuestas por la Agencia del Medio Ambiente corresponde al órgano con competencia sustantiva y a las Corporaciones Locales en el ejercicio de sus atribuciones legales.
2.	Sin perjuicio de ello, la Agencia del Medio Ambiente podrá recabar información y efectuar las comprobaciones que considere necesarias para verificar dicho cumplimiento.
3.	El seguimiento y vigilancia por los órganos que tengan competencia sustantiva deben hacer posible y eficaz los que ejerza la Agencia de Medio Ambiente, que podrá alegar en todo momento el necesario auxilio administrativo, tanto para recabar información como para efectuar las comprobaciones que considere pertinentes.

Figura 70. Identificación de organismo responsable.

Lo anterior se interpreta como que la vigilancia ambiental correrá a cargo del Ayuntamiento de Alzira, aunque la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural podrá recabar en cualquier momento información y efectuar las comprobaciones necesarias para verificar su cumplimiento.

8.3. INFORMES DE SEGUIMIENTO PARA EL PLAN

Se propone la realización de informes de seguimiento periódicos, en el que se compruebe el cumplimiento de las determinaciones, previsiones y objetivos del PMUS en base a los datos que aporta el sistema de indicadores, se valoren las desviaciones y se elaboren las propuestas correspondientes para resolverlos, que pueden derivar, en su caso, en una modificación o revisión del propio PMUS.

8.4. ACTUALIZACIONES Y REVISIONES DEL PLAN

Se considera una revisión del Plan la introducción de cambios significativos en su organización o medidas de actuación. Debe procederse a la revisión en el caso de desviación sustancial en la consecución de los objetivos planteados por el Plan.

Se considera una actualización del Plan la adaptación de aspectos muy concretos a las circunstancias de cada momento o la introducción de pequeños retoques que no afecten a los objetivos básicos. Debe procederse a su actualización de manera continua y a la luz de los resultados obtenidos por el sistema de seguimiento del mismo y, al menos, en las circunstancias siguientes:

- Cambios no significativos en el sistema de organización y seguimiento.
- Cambios no significativos en el sistema de indicadores, umbrales y medidas.

- Correcciones de errores o mejoras muy concretas del propio Plan General.

8.5. VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS Y PROPUESTAS DEL PLAN

Cada una de las fichas de las propuestas planteadas tiene consigo una estimación económica de lo que implicaría su implantación. Por lo que se puede hacer una previsión anual, en función de la prioridad de cada una de ellas.

9. MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO (PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL)

Tal y como se recoge en el Artículo 58 TRLOTUP, *“el órgano promotor, en colaboración con el órgano ambiental y territorial, deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente y el territorio derivados de la aplicación del plan o programa, para la pronta detección de efectos adversos no previstos en él”*, por lo que queda justificada la aplicación de un programa de medidas de seguimiento de las medidas protectoras o correctoras.

La principal medida de seguimiento es la realización de un Programa de Vigilancia Ambiental, que debe encaminarse a detectar las desviaciones, bien de los efectos previstos, bien de las medidas correctoras indicadas en el presente EATE, ya que muchos de los efectos se estiman de manera predictiva y la eficacia de las medidas correctoras no están probadas en todas las situaciones.

Del mismo modo, el Programa de Vigilancia Ambiental se considera como un sistema abierto, con capacidad para modificar, cambiar o adaptar el proyecto a las situaciones que se planteen. Es decir, debe servir como mecanismo de retroalimentación mediante el cual los resultados obtenidos sirvan para modificar los objetivos iniciales y, en general, permitir la revisión periódica del programa inicialmente planteado. Los objetivos principales del Programa de Vigilancia Ambiental, por tanto, son los siguientes:

- Controlar la correcta ejecución de las medidas previstas y su adecuación a los criterios establecidos.
- Comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y ejecutadas. Si dicha eficacia se considera insatisfactoria, se establecerán las causas y se propondrán las nuevas medidas adecuadas.
- Detección de impactos no previstos en el estudio ambiental y territorial estratégico y previsión de las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.

Como ya se ha mencionado, los efectos previsibles de la implantación efectiva del PMUS de Alzira no serían de carácter negativo, ya que la implantación de las medidas propuestas implicaría una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y una reducción de la contaminación acústica y atmosférica. Por esta misma razón, se puede implementar tras la aprobación y puesta en marcha de las actuaciones, un plan de seguimiento que valore mediante indicadores la evolución de las distintas variables consideradas, de modo que se pueda valorar la efectividad real del Plan.

El Plan de Seguimiento propuesto en el borrador del PMUS es una propuesta para el ente municipal que actúe como órgano de control, de forma que evalúe y vigile su efectividad mediante los indicadores propuestos que más se adecúen a cada una de las actuaciones previstas. La movilidad y el territorio se caracterizan por su variabilidad en el tiempo, por lo que deben ser capaces de adaptar los indicadores a los cambios que se produzcan.

9.1. OBJETIVOS GENERALES DE LAS MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

Los principales objetivos generales de las medidas de seguimiento mediante la utilización de indicadores de sostenibilidad son:

- Proporcionar un instrumento de análisis y diagnóstico, de fácil comprensión y aplicación, a los organismos gestores.
- Ofrecer a los grupos implicados, a las Administraciones Públicas y a los Agentes Sociales, una visión documentada de la situación de los procesos de sostenibilidad, sus efectos y las posibles disfunciones generadas.

El sistema de seguimiento previsto tiene por objeto la comprobación del cumplimiento de las determinaciones, previsiones y objetivos del PMUS, así como la valoración de las desviaciones producidas – magnitud, causas, reversibilidad – y las propuestas para ajustar las medidas y determinaciones del Plan o, en su caso, la propuesta de revisión del mismo.

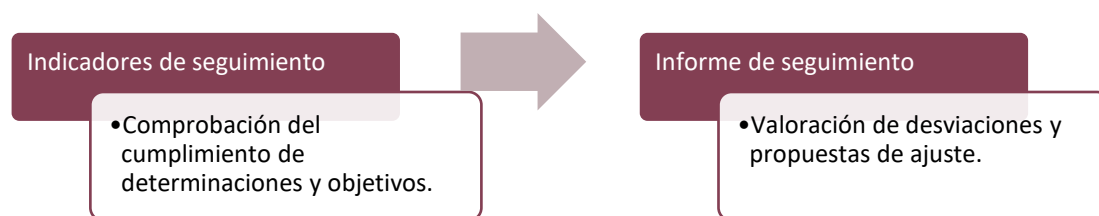


Figura 71. Sistema de seguimiento propuesto.

La comprobación del cumplimiento de determinaciones y objetivos se efectúa a través del sistema de indicadores de seguimiento.

La valoración de desviaciones y las propuestas de ajuste (actualización) y revisión se efectúan a través de un Informe de seguimiento.

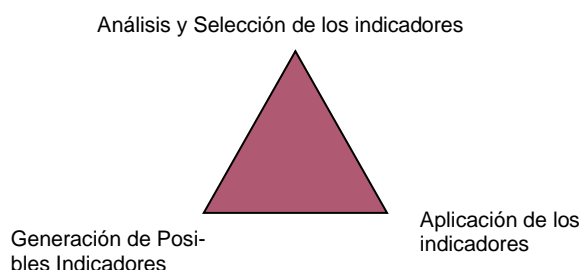


Figura 72. Objetivos Generales del Seguimiento.

El análisis de los distintos indicadores generados se basará en los criterios o patrones comunes que sirvan para poder compararlos y realizar una adecuada elección.

La selección de los indicadores es el momento clave, pues deberá adoptar las decisiones correctas que se adapte a los objetivos del PMUS.

Finalmente, la aplicación de los indicadores seleccionados mostrará el grado de operatividad, y proporcionará mayor información que permita la generación de nuevas alternativas de indicadores.

9.2. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

La evaluación del modelo de movilidad propuesto por el presente PMUS para el municipio de Alzira se realizará a través de la vigilancia de una serie de indicadores de carácter medioambiental. Para ello, se propone la utilización del CO₂ equivalente (CO_{2eq}), por ser la unidad universal de medida que indica el potencial de calentamiento global (PCG) de cada uno de los gases efecto invernadero, expresado en términos del PCG de una unidad de dióxido de carbono, y utilizado generalmente para evaluar la liberación de diferentes gases efecto invernadero contra un común denominador.

La metodología del cálculo de la huella de carbono asociada al modelo de movilidad dependerá del tipo de datos de que se disponga, proponiéndose el siguiente cálculo para emisiones derivadas de la movilidad en turismos, camión/furgoneta, ciclomotor, autobús urbano, transporte ferroviario, etc.:

DATOS DISPONIBLES	METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE EMISIONES
Litros de combustible consumidos	Cálculo a partir del factor de emisión correspondiente.
€ gastados en el combustible consumido	Cálculo a partir de la estimación de los litros de combustible consumido.
Km recorridos en el trayecto y tipo de transporte	Cálculo a partir de la referencia del tipo de vehículo en turismos, estableciendo un factor medio de emisiones para turismos y para el resto de medios de transporte.

Y pudiendo utilizarse los siguientes factores de emisión del transporte:

MEDIO DE TRANSPORTE	DATO DISPONIBLE	FACTOR DE EMISIÓN
Turismo Camión, camioneta y furgoneta Motocicletas Autobús y autocares	Litros / kg consumidos	<ul style="list-style-type: none"> Gasolina 95 o 98: 2,38 kg CO₂/litro Diésel: 2,61 kg CO₂/litro Bioetanol: 2,38 kg CO₂/litro - % bioetanol Biodiésel: 2,61 kg CO₂/litro - % biodiésel
Turismo Camión, camioneta y furgoneta Motocicletas Autobús y autocares	Km recorridos Tipo de transporte (para automóviles)	<ul style="list-style-type: none"> Turismo: guía IDAE según la marca y el modelo del vehículo (g CO₂/km): http://www.idae.es/coches/ Bus urbano: 125,52 g CO₂/pasajero*km Renfe AVE: 15,37 g CO₂/pasajero*km Renfe Rodalies: 24,38 g CO₂/pasajero*km Renfe media distancia: 19,47 g CO₂/pasajero*km Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya: 16,26 g CO₂/pasajero*km Tranvía: 26,40 g CO₂/pasajero*km Metro: 25,45 g CO₂/pasajero*km Renfe (mercancías): 45,34 g CO₂/tonelada carga*km

Todo ello, deberá realizarse a través de una recogida de datos previa en la que se detalle el reparto modal de la movilidad del municipio, con periodicidad anual y en comparación a la situación actual a partir de la cual se proponen medidas.

9.1.2. CÁLCULO ESTADO ACTUAL 2023. APROXIMACIÓN INICIAL

A modo de ejemplo, a continuación, se calcula las emisiones de este mismo año, que servirán además para tener un dato de referencia a partir del cual poder definir los objetivos de emisiones a corto, medio y largo plazo, tal y como se detalla en los indicadores mostrados anteriormente.

Se trata de calcular, a partir de una estimación de kilómetros por vehículos privado, los kg de CO₂ que se emitirán en el año 2023.

Tras las encuestas realizadas, localización de las principales dotaciones, polígonos industriales, hospital, estación, etc. es decir, los principales focos atractores de movilidad, además de conocer cómo se mueve la población en Alzira, donde mayoritariamente se usa el coche como modo de transporte, se estima que cada vehículo hace de media 30 km diarios.

Para el cálculo se han utilizado el número de vehículos matriculados en Alzira, mostrado en el documento de diagnóstico.

	TOTAL	DIESEL	GASOLINA	ELÉCTRICOS	RESTO
TURISMOS	23.797	11.966	11.732	61	38
MOTOCICLETAS	3.588	2	3.569	11	6
FURGONETAS Y CAMIONES	3.640	3.325	298	13	4
AUTOBUSES	16	16	0	0	0
CICLOMOTORES	2.347	80	2.251	16	0
OTROS	1.582	159	36	4	1.383
TOTAL	34.970	15.548	17.886	105	1.431

Figura 73. Vehículos matriculados por tipo de carburante.

- Vehículos Diesel. Se estima un consumo de 7,5 litros/100 km, dado que la mayoría se los kilómetros se harán con marchas cortas dentro de la ciudad.

$$15.548 \times 30 \text{ (km)} = 466.440 \text{ km/diarios}$$

$$466.440 \times \frac{7,5 \text{ litros}}{100 \text{ km}} = 34.983 \text{ litros/diarios}$$

$$34.983 \times 2,61 \text{ (kg CO}_2\text{/litro)} = 91.305,63 \text{ kg de CO}_2$$

- Vehículos Gasolina. Se estima un consumo de 8 litros/100 km, dado que la mayoría se los kilómetros se harán con marchas cortas dentro de la ciudad.

$$17.886 \times 30 \text{ (km)} = 536.580 \text{ km/diarios}$$

$$536.580 \times \frac{8 \text{ litros}}{100 \text{ km}} = 42.926,40 \text{ litros/diarios}$$

$$42.926,4 \times 2,38 \text{ (kg CO}_2\text{/litro)} = 102.164,83 \text{ kg de CO}_2$$

- Total (Diesel + Gasolina):

$$91.305,63 + 102.164,83 = \mathbf{193.470,49 \text{ kg de CO}_2 \text{ diarios}}$$

- Total (Diesel + Gasolina) anual:

$$193.470,49 \text{ kg de CO}_2 \text{ diarios} \times 365 \text{ dias} = \mathbf{70.616,729 \text{ t de CO}_2 \text{ anuales}}$$

9.2.2. CÁLCULO ESTADO ACTUAL 2023 SIN INCLUIR LAS CARRETERAS COMARCALES

En el cálculo anterior no se tienen en cuenta el comportamiento real de los ciudadanos, por lo que se realiza otro cálculo basado en datos.

Para controlar la evolución de la generación de emisiones de CO₂, en este análisis se propone la caracterización anual de vehículos en los puntos de aforo del documento de diagnóstico de forma que se obtenga un valor de tCO₂ generadas anualmente. Estos 14 puntos distribuidos por el municipio permitirán calcular una reducción o aumento de los gases de efecto invernadero asociados. Luego se aplicará un coeficiente corrector ya que, aunque se tienen muchos registros de los alrededores del núcleo de Alzira, se debe contemplar el hecho de que el núcleo no ha sido caracterizado al cien por ciento, tampoco las otras zonas urbanas, y el consumo en casco urbano es mayor que en interurbanas. Con todo esto se ha considerado un coeficiente de 10 sobre el CO₂ generado por el transporte de vehículos privados.

Para estos cálculos se consideran también los siguientes supuestos:

- La proporción de vehículos de gasolina y diésel se mantiene en todos los vehículos que transitan en el municipio y que los que no se encuentran en ninguna. Se diferencia esta relación para turismos y para vehículos pesados.
- El consumo de gasolina y diésel es el mismo para todos los vehículos. De igual forma, la energía liberada no varía según el modelo de vehículo.
- El consumo no varía en tránsito urbano y en interurbano.

COEFICIENTE GASOLINA (kgCO ₂ /km)	COEFICIENTE GASOIL (kgCO ₂ /km)
0.1904	0.19575
8l/100km*2,38kgCO ₂ /l	7,5l/100km*2,61kgCO ₂ /l

PROPORCIÓN DE VEHÍCULOS DE DIÉSEL Y GASOLINA EN ALZIRA		
proporción coches diésel		0.502836492
proporción coches gasolina		0.49300332
proporción furgonetas y camiones diésel		0.913461538
proporción furgonetas y camiones gasolina		0.081868132
1 litro de gasolina	31536000	J/kgCO ₂
1 litro de gasoil/diésel	35800000	J/kgCO ₂

Figura 74. Consideraciones tomadas para el cálculo de la huella de carbono generada en Alzira.

Aunque los vehículos no consumen todos de misma forma, además de que existe diferencia generalmente entre turismos y vehículos pesados, se mantienen igual a falta de datos, diferenciándolos exclusivamente para poder realizar la proporción de diésel y gasolina de la figura anterior.

Se toman entonces todos los aforos y se mide la distancia de la carretera hasta el primer cruce que encuentre. Se considera que puede que algún tramo coincida con otros aforados, por lo que solo se considera en el primero de los aforos listados. Con todo ello, se obtiene una tabla de características como la siguiente:

Aforo	Tramo	Longitud (km)	Turismos	Pesados	Producción diaria (kgCO ₂ /día)	Producción anual (kgCO ₂ /año)	Consumo de energía anual (GJ)
1	1	1.15	13037.15	3632.85	3695.222388	1348756.172	97213092526
	2	0.245	20906.04	3114.62	1133.288291	413650.2264	33211012619
	3	0.185	14310.44	376.56	522.6384127	190763.0206	17165994607
	4	0.737	5294.52	53.48	758.0210087	276677.6682	25301037904
	AP	0.234	1593.71	49.29	73.95552046	26993.76497	2418073020
2	1	0.243	11068.67	416.33	536.8884694	195964.2913	17439979474
	3	0.608	11170.94	675.06	1385.863303	505840.1058	44039010736
3	1	0.37	5618.88	234.12	416.6245214	152067.9503	13480181431
	2	4.07	9710.37	326.63	7858.281161	2868272.624	2.56256E+11
	3	1.1	9098.9	301.1	1989.057545	726006.0041	64897181155
4	1	0.439	5744.97	58.03	489.9361067	178826.6789	16352966294
	2	0.366	3749.48	76.52	269.336877	98307.96009	8898081577
5	1	0.08	9426.24	916.76	159.2691141	58133.22666	4889593287
	2	0.92	13723.46	2369.54	2851.658019	1040855.177	81864517114
	3	1	15366.27	2130.73	3369.113347	1229726.372	99635181474
6	2	1.16	7604.8	235.2	1749.408486	638534.0973	57199211550
	4	0.82	3849.6	160.4	632.5907026	230895.6064	20467920162
	5	0.77	4617.6	192.4	712.5254501	260071.7893	23054265526
7	1	0.82	8767.55	981.45	1538.955254	561718.6678	46616145424
	2	0.739	1289.42	92.58	196.5372951	71736.1127	6178500652
	4	0.114	889.95	69.05	21.0397077	7679.493311	657831574.7
8	1A	0.05	4880.7	49.3	47.40665138	17303.42775	1582327494
	1B	0.385	1452.33	14.67	108.6208506	39646.61046	3625519908
	2	0.423	2527.05	445.95	242.2261046	88412.52818	6931040851
	3	0.24	424.88	27.12	20.87416183	7619.069068	661183163.9
	4	0.206	742.05	22.95	30.31418051	11064.67589	991162006.1
9	1	0.67	7325.89	21752.55	3777.059448	1378626.698	31825809114
	2	0.42	4468.07	262.93	382.3319943	139551.1779	12167840693
	3	0.217	10848.62	510.38	474.2286513	173093.4577	15264356037
	4	1	11047.69	715.31	2263.504207	826179.0354	71633428147
10	1	1.13	6686.35	306.65	1520.28428	554903.762	48990492553
	2	0.47	789.65	34.35	74.50709745	27195.09057	2406449509
	4	0.41	3620	2568	490.086347	178881.5167	9623580507
	5	0.31	444.44	104.04	32.76393179	11958.8351	893344749.1
11	1	0.135	9455	0	245.4540709	89590.73587	8276363522
	2	0.165	3582	0	113.6539315	41483.685	3832249550
	3	0.11	10872	0	229.9731143	83940.18673	7754367599
	4	60	2215	0	25556.41422	9328091.19	8.61726E+11
12	2	0.32	4685	0	288.2932746	105227.0452	9720840779
	3	0.25	6343.53	68.53	308.2926727	112526.8255	10282891727
	4	0.25	6748.09	68.57	327.743644	119626.4301	10938685375
13	1	0.67	4557.27	112.73	601.8400375	219671.6137	19798113901
	2	0.56	2457.44	64.56	271.66233	99156.75046	8923088621
	4	0.1	1550.9	46.1	30.71968232	11212.68405	1005606454
14	1	0.3	2300	0	132.685672	48430.27029	4473972877
	2	0.38	2333	0	170.4799358	62225.17655	5748341905
	3	0.05	1428	0	13.73008258	5011.480143	462958932.5
	4	0.07	3019	0	40.63835227	14832.99858	1370267664

Figura 75. Tabla emisiones de vehículos privados.

Por otra parte, se tienen en cuenta las líneas de bus. Hay tres líneas además de la del cementerio y todos los buses son de diésel. Se ha realizado primero la aproximación siguiente:

		Viajes al día	Periodo	Viajes al año	Total viajes
L1	Entresemana	33	sep-junio	6600	
	Entresemana	26	julio	520	
	Entresemana	16	agosto	320	
	Sábados	16	sep-junio	640	
	Domingos	6	sep-junio	240	8320
L2	Entresemana	16	sep-junio	3200	
	Entresemana	16	julio	320	
	Entresemana	16	agosto	320	
	Sábados	16	sep-junio	3200	
	Domingos	5	sep-junio	1000	8040
L3	Entresemana	11	sep-junio	550	550
Cementerio	Jueves	1	50 semanas (todo el año menos 2)	50	50

Figura 76. Viajes anuales de bus.

Con estos datos y respondiendo al mismo formato de la tabla de emisiones de vehículos privados se obtiene la siguiente información:

Aforo	Tramo	Longitud (km)	Turismos	Pesados	Producción diaria (kgCO ₂ /día)	Producción anual (kgCO ₂ /anual)	Consumo de energía anual (GJ)
Buses	Línea 1	15.51	0	8320	-	25260.2064	889.4915395
	Línea 2	15.86	0	8040	-	24960.9438	878.9535595
	Línea 3	10.5	0	550	-	1130.45625	39.80693009
	Cementerio	14.75	0	50	-	144.365625	5.083568994

Figura 77. Tabla emisiones de buses de Alzira.

Con todo ello se obtiene que las emisiones anuales son las siguientes:

Subtotal	tCO ₂ /año	GJ/año
Aforos	18415.07002	1.57E+12
Corrección (x10)	184150.7002	1.57E+13
Buses	51495.97208	1813.335598
TOTAL	235646.6723	1.5726E+13

Figura 78. Tabla resumen emisiones anuales.

9.3.2. CÁLCULO ESTADO ACTUAL 2023 INCLUYENDO LAS CARRETERAS COMARCALES

Las emisiones reales que se generan en el municipio realmente se suponen mayores, ya que hay varias carreteras comarcales que atraviesan en municipio, conectando los pueblos del sur de Valencia. Al cálculo anterior, manteniendo las hipótesis descritas y eliminando los tramos de CV que ya se habían analizado con los aforos, se le suman las carreteras comarcales siguientes:

Aforo	Tramo	Longitud (km)	Turismos	Pesados	Producción diaria (kgCO ₂ /día)	Producción anual (kgCO ₂ /anual)	Consumo de energía anual (GJ)
CV	CV-41	2.408	13669.24	393.764	6513.916018	2377579.347	2.13425E+11
	CV-42	3.204	11525.58	430.416	7369.262604	2689780.851	2.39442E+11
	CV-43	2.676	26176.97	1760.031	14385.98036	5250882.833	4.54203E+11
	CV-50	23.921	68784.72	3834.2832	334237.2449	121996594.4	1.06688E+13
	CV-550	4.751	8178.816	485.184	7920.341133	2890924.514	2.51953E+11

Figura 79. Emisiones correspondientes a las CV.

Al retirarse algunos tramos de los aforos para no ser considerados dos veces, se obtendría la siguiente tabla (la tabla de emisiones correspondientes a los buses no se modifica):

Aforo	Tramo	Longitud (km)	Turismos	Pesados	Producción diaria (kgCO ₂ /día)	Producción anual (kgCO ₂ /anual)	Consumo de energía anual (GJ)
1	2	0.245	20906.04	3114.62	1133.288291	413650.2264	33211012619
	3	0.185	14310.44	376.56	522.6384127	190763.0206	17165994607
	4	0.737	5294.52	53.48	758.0210087	276677.6682	25301037904
	AP	0.234	1593.71	49.29	73.95552046	26993.76497	2418073020
2	1	0.243	11068.67	416.33	536.8884694	195964.2913	17439979474
	3	0.608	11170.94	675.06	1385.863303	505840.1058	44039010736
3	1	0.37	5618.88	234.12	416.6245214	152067.9503	13480181431
	2	4.07	9710.37	326.63	7858.281161	2868272.624	2.56256E+11
	3	1.1	9098.9	301.1	1989.057545	726006.0041	64897181155
4	1	0.439	5744.97	58.03	489.9361067	178826.6789	16352966294
	2	0.366	3749.48	76.52	269.336877	98307.96009	8898081577
6	2	0.88	7604.8	235.2	1327.137472	484405.1773	43392505314
7	2	0.739	1289.42	92.58	196.5372951	71736.1127	6178500652
	4	0.114	889.95	69.05	21.0397077	7679.493311	657831574.7
8	2	0.423	2527.05	445.95	242.2261046	88412.52818	6931040851
	3	0.24	424.88	27.12	20.87416183	7619.069068	661183163.9
	4	0.206	742.05	22.95	30.31418051	11064.67589	991162006.1
9	1	0.67	7325.89	21752.55	3777.059448	1378626.698	31825809114
	3	0.217	10848.62	510.38	474.2286513	173093.4577	15264356037
10	2	0.47	789.65	34.35	74.50709745	27195.09057	2406449509
	4	0.41	3620	2568	490.086347	178881.5167	9623580507
	5	0.31	444.44	104.04	32.76393179	11958.8351	893344749.1
11	1	0.135	9455	0	245.4540709	89590.73587	8276363522
	2	0.165	3582	0	113.6539315	41483.685	3832249550
	3	0.11	10872	0	229.9731143	83940.18673	7754367599
	4	60	2215	0	25556.41422	9328091.19	8.61726E+11
12	2	0.32	4685	0	288.2932746	105227.0452	9720840779
	3	0.25	6343.53	68.53	308.2926727	112526.8255	10282891727
	4	0.25	6748.09	68.57	327.743644	119626.4301	10938685375
13	1	0.67	4557.27	112.73	601.8400375	219671.6137	19798113901
	2	0.56	2457.44	64.56	271.66233	99156.75046	8923088621
	4	0.1	1550.9	46.1	30.71968232	11212.68405	1005606454
14	1	0.3	2300	0	132.685672	48430.27029	4473972877
	2	0.38	2333	0	170.4799358	62225.17655	5748341905
	3	0.05	1428	0	13.73008258	5011.480143	462958932.5
	4	0.07	3019	0	40.63835227	14832.99858	1370267664

Figura 80. Tabla emisiones de vehículos privados, sin tramos de CV.

Los resultados serían los siguientes:

Subtotal	tCO ₂ /año	GJ/año
Aforos	18415.07002	1.57E+12
Corrección	184150.7002	1.57E+13
Buses	51495.97208	1813.335598
CV	135205761.9	1.18278E+13
TOTAL	135441408.6	2.76E+13

Figura 81. Resultados emisiones considerando las CV.

De esta tabla se observa que el 99,8% de las emisiones corresponden a las carreteras comarcales, por lo que por mucho que se implementen medidas en el municipio, los objetivos de reducción (un 5% para 2025, un 8% para 2030 y un 15% para 2043) resultan imposibles de conseguir ya que no se puede actuar sobre ellos.

9.4.2. EVALUACIÓN HUELLA DE CARBONO

Analizados los tres casos anteriores, se estima que el cálculo basado en aforos es el más realista, por lo que se analiza su evolución en los años objetivos del PMUS. La evolución que se ha puesto como objetivo es la que responde a los siguientes valores:

OBJETIVO	OBJETIVO (%)	OBJETIVO (tCO ₂)
2023	0	235646.6723
2025	5	223864.3387
2030	8	216794.9385
2043	15	200299.6714

Figura 82. Objetivos propuestos para la reducción de huella de carbono.

La tendencia, sin embargo, como se ha comentado en este documento no es simple ya que mientras aumentan los vehículos privados, aumenta ligeramente el uso de transporte público y aumenta el uso de vehículos no motorizados. No obstante, no se podría obtener el descenso deseado sin ayuda de la implementación de las medidas propuestas en el apartado 8.



ESCENARIO 1

En este primer escenario se valora la implementación de medidas de las áreas estratégicas de **MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD** y del **FOMENTO DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO**.

Para el año 2025 se ha incluido un aumento de las emisiones de los buses al incluir nuevos itinerarios y mejorar el servicio (a.1 y a.2 del uso de transporte público) y un descenso ligero de las emisiones por vehículos privados. Estas medidas que se pueden aplicar en el corto plazo (y que se mantienen) son apoyadas por otras de medio y largo plazo para los años 2030 y 2043 con el resto de las estrategias de estas áreas. Además, se empezarían a aplicar aquellas a corto plazo de las restantes áreas estratégicas.

ESCENARIO 1	PREVISIÓN (tCO ₂)
2023	235646.6723
2025	227530.7967
2030	218323.2617
2043	199908.1916

Figura 83. Previsiones de reducción según escenario 1.



ESCENARIO 2

En este escenario se valora la implementación de estrategias del área de **FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA** y del área de **TRÁFICO PRIVADO Y APARCAMIENTO**.

A corto plazo se supone implementar respecto a la movilidad ciclista las propuestas a.3, a.4 y a.5 referentes a la mejora de la seguridad y normativas, además de propuestas relativas al tráfico privado:

a.1 y a.2 sobre mejora de señalización y reordenación de viales. Todas estas medidas suponen un descenso de las emisiones, aunque ligera a corto plazo.

Para 2030 y 2040 se irán aplicando progresivamente las demás medidas de estas dos áreas y se empezarían a aplicar aquellas a corto plazo de las restantes áreas estratégicas, consiguiendo con medidas constructivas soluciones a problemas reales y obteniendo un descanso mayor de las emisiones.

ESCENARIO 2	PREVISIÓN (tCO ₂)
2023	235646.6723
2025	226439.1373
2030	217231.6023
2043	198816.5322

Figura 84. Previsiones de reducción según escenario 2.



ESCENARIO 3

En este escenario se evalúa la disminución implementando todas aquellas medidas que se pueden realizar a corto plazo para 2025 y progresivamente implementar el resto, tomando ya decisiones del inicio de cada una de las estrategias (ya que todas las asociadas a obras y proyectos tomarán tiempo de preparación antes de su ejecución).

ESCENARIO 3	PREVISIÓN (tCO ₂)
2023	235646.6723
2025	222927.0292
2030	212798.7407
2043	194383.6706

Figura 85. Previsiones de reducción según escenario 3.



COMPARATIVA DE ESCENARIOS

En la siguiente gráfica se refleja la evolución de los escenarios anteriores según el objetivo de reducción marcado en rojo.

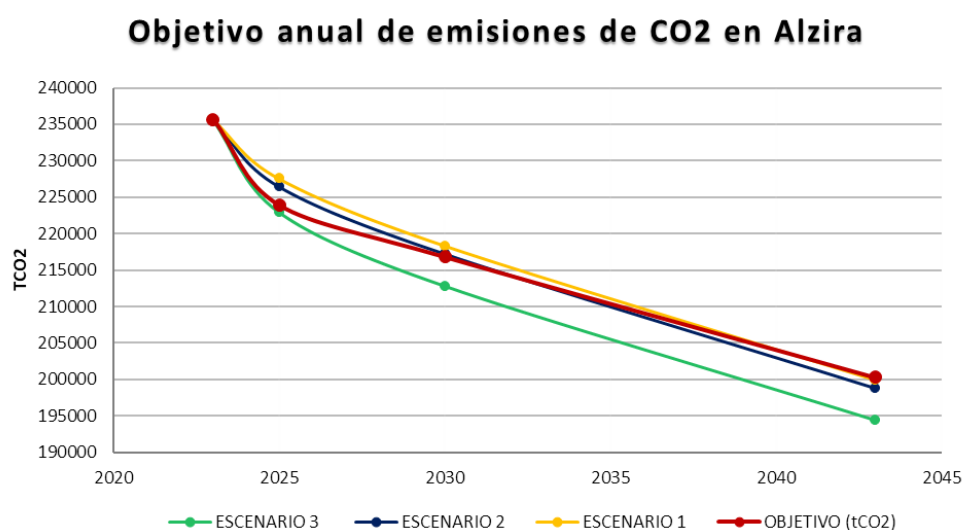


Figura 86. Objetivo anual de emisiones de CO₂ en Alzira.

Mientras que los escenarios 1 y 2 alcanzan el objetivo a largo plazo, a corto plazo el valor objetivo de emisiones queda por debajo varios miles de toneladas de diferencia. Esto es debido a que, aunque se tratan de medidas válidas, son solo actuaciones concretas no relacionadas con la evolución del municipio. En el escenario 3, el más activo en la reducción de emisiones, se produce sinergia entre las medidas, dando lugar a un mayor número de alternativas de movilidad. Además, se puede ver que la preocupación por aquellas medidas a medio y largo plazo implementadas con tiempo suficiente dan lugar a mejores resultados en el horizonte 2043.

9.3. EFICIENCIA ENERGÉTICA

El Instituto de la Diversificación y Ahorro de la Energía comunicó que la movilidad de personas y mercancías supone un 40% del consumo total nacional de energía. Para mejorar la eficiencia y movilidad se fundamenta en tres medidas principales:

- Medidas de fomento de cambio modal: que supone el cambio en el transporte por la selección de otros sostenibles como caminar, la bicicleta o el transporte colectivo. En este aspecto, se impulsa la creación de zonas peatonales, aumentar los carriles bici y aumentar la línea de buses.
- Medidas de fomento de la renovación de flotas de transporte: que supone la sustitución de tecnologías convencionales en la automoción. Por ello se proponen como actuaciones de este plan la implantación de un mayor número de puntos de carga y la renovación progresiva del parque automovilístico.
- Medidas de fomento del uso racional de los medios de transporte: aplicación de técnicas de conducción eficiente a los distintos medios de transporte, gestión eficiente de las flotas de transporte y promoción de viajes compartidos. Todo esto quedará incluido dentro de la aplicación de medidas como en el Plan de Comunicación o de la oficina municipal de movilidad.

Como enuncia la guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, la eficiencia energética del transporte varía según modos: el consumo energético en autobús o ferrocarril es de 3 a 5 veces menor al de coche o avión por pasajero-kilómetro en plane carga. Según este documento con la energía equivalente a un litro de combustible y un pasajero, se puede transportar un autobús 39,5 km y una media de 18,6 km en coche privado, por lo que resulta casi la mitad en vehículos de particulares.

Según los factores de conversión del IDEA, se obtiene la siguiente tabla:

FACTORES DE CONVERSIÓN ENERGÍA FINAL -ENERGÍA PRIMARIA y FACTORES DE EMISIÓN DE CO ₂ - 2010					
CARBURANTES					
FUENTE ENERGÉTICA	CONSUMO FINAL DIRECTO		ENERGÍA PRIMARIA ⁽¹⁾		FACTOR DE EMISIÓN ⁽²⁾
	tep	Volumen específico	tep	MWh	
Gasolina	1	1.290 l	1,10	12,79	2,90
Gasóleo A y B	1	1.181 l	1,12	13,02	3,06
Gas natural	1	910 Nm ³	1,07	12,44	2,34
Biodiesel	1	1.267 l	1,24	14,42	neutro
Bioetanol	1	1.968 l	1,70	19,77	neutro
Gases Licuados de Petróleo (GLP)	1	1.763 l	1,05	12,21	2,72
Queroseno	1	1.213 l	1,12	13,02	3,01

Figura 87. Factores de Conversión. Factores de emisión de CO₂.

Para combustibles de automoción (gasolina+gasóleo) podemos tomar un valor medio de 3 tCO₂/tep. Además, en el tema de movilidad urbana, el ahorro por coche eléctrico que sustituye a coche térmico es de 0,65 tep/año suponiendo que se recorren 15.000 km/año. Actualmente se consumen 78.548,89 tep.

Como la relación entre huella de carbono y energía es una relación directa, los indicadores deberán disminuir de igual forma.

9.4. TENDENCIA ACTUAL DE EMISIONES

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en el PMUS elaborado en 2018 en lo relativo a aforos y los obtenidos en 2023, se puede observar un aumento de los desplazamientos. Sin embargo, el crecimiento varía mucho de unos puntos a otros, por lo que la estimación se realiza teniendo en cuenta las mediciones de IMD de las carreteras CV del entorno.

Analizando los últimos 10 años con registros (2013-2022), se puede observar que ha habido un decrecimiento significativo en 2020 provocado por la pandemia del COV-19. Sin embargo, actualmente sigue la misma tendencia de crecimiento que había anteriormente de entorno a un 3,5% en los últimos, por lo que la tendencia a vista de 2043 se supone la siguiente evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero. En la siguiente gráfica se muestra esta tendencia junto con el objetivo que se persigue en el presente PMUS.

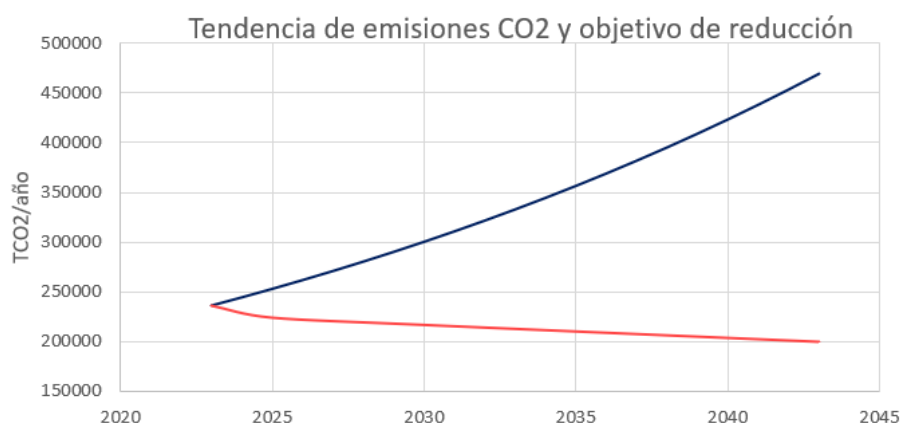


Figura 88. Tendencia de emisiones de CO₂ frente al objetivo de reducción periodo 2023-2043.

9.5. INDICADORES

Tal y como requiere el artículo 58 TRLOTUP, y en base al Documento de Alcance, para el seguimiento de su ejecución de forma sostenible con el medio, haciendo un uso responsable del suelo y recursos no renovables, de manera inteligente, sostenible e innovadora, el equipo redactor se ha apoyado en varios indicadores, que se mantendrán o ampliarán para el seguimiento de ejecución del mismo. Los indicadores seleccionados sirven para dar cumplimiento a los objetivos seleccionados, comparando la realidad antes del plan con la situación prevista o planificada.

El documento de propuestas del PMUS, incluye los siguientes indicadores para el seguimiento de su ejecución de forma sostenible con el medio, haciendo un uso responsable del suelo y recursos no renovables, de manera inteligente, sostenible e innovadora, el equipo redactor se ha apoyado en los siguientes indicadores, que se mantendrán o ampliarán para el seguimiento de ejecución del mismo:



INDICADOR		UNIDAD DE MEDIDA	VALOR 2023	VALOR OBJETIVO 2025	VALOR OBJETIVO 2030	VALOR OBJETIVO 2043	OBJETIVO	FUENTE DE SEGUIMIENTO
CARACTERÍSTICAS DEL MEDIO FÍSICO Y, EN ESPECIAL, DEL MEDIO NATURAL								
EU15	Porcentaje de superficie residencial afectada por ruido por encima de los valores objetivo del RD 1367/2007 en periodo diurno	% superficie afectada por ruido por encima de los valores objetivos	39,56%	37,50%	22,10%	10%	Reducir	Ajuntament de Alzira
EU16	Porcentaje de superficie sanitaria afectada por ruido por encima de los valores objetivo del RD 1367/2007 en periodo diurno	% superficie afectada por ruido por encima de los valores objetivos	96,29%	82,20%	58,60%	25%	Reducir	Ajuntament de Alzira
EU17	Percepción de la población frente a la contaminación acústica	% de personas que afirman percibir contaminación acústica	11%	9%	7%	3%	Reducir	Encuestas de movilidad / Ajuntament de Alzira
EU18	Volumen de contaminantes a la baja atmósfera procedentes de la combustión del tráfico rodado (reproducir valores máx. permitidos por la legislación vigente) pre/post PMUS	% de reducción de SO ₂ [ug/m ³ /d], NO ₂ [ug/m ³ /h], PM ₁₀ [ug/m ³ /d] y CO [mg/m ³ /8 horas]	-	2%	5%	10%	Reducir	CIT y MA Generalitat Valenciana
EU19	Reducción del dióxido de nitrógeno NO ₂ , compuestos orgánicos volátiles COV, monóxido de carbono CO y/o dióxido de azufre SO ₂	% de reducción kg (NO ₂ , COV, CO, SO ₂) eq anuales / situación actual	235.646,67 t/año	5%	8%	15% - 200.299,67 t/año	Reducir	Ajuntament de Alzira
EU21	Reducción del consumo energético asociado al tráfico de vehículos (TEP)	% de reducción TEP	78.548,89 tep	5%	8%	15% - 66.766,5 tep	Reducir	Ayuntamiento de Alzira
MP3	Numero de calles peatonalizadas	Nº de vías peatonalizadas	19	22	31	55	Aumentar	Ajuntament de Alzira
MP4	Aumento de calles de prioridad invertida. Zonas 30.	Nº vías calificadas Zona 30	1	3	8	22	Aumentar	Ajuntament de Alzira
MP5	% de aceras no accesibles.	% metros aceras < 2 m de anchura	-	5%	3%	1%	Reducir	Ajuntament de Alzira
MP7	Centros educativos con "rutas escolares seguras" implantadas	Nº de centros educativos con "rutas" implantadas	0	4	10	23	Aumentar	Ajuntament de Alzira
MP8	% de cruces con relieve para invidentes en pasos peatonales respecto del total de los cruces	% cruces con relieve s/total cruces peatonales	-	50%	70%	100%	Aumentar	Ajuntament de Alzira
MP9	% pasos peatonales adaptados para PMR respecto el total de los cruces	% cruces adaptados s/total cruces peatonales	-	50%	70%	100%	Aumentar	Ajuntament de Alzira
MC3	Número de aparcabici	Nº de puntos de aparcabici	-	32	40	53	Aumentar	Ajuntament de Alzira
TP2	Paradas de autobús en el municipio	Nº de paradas de autobús	50	54	65	65	Aumentar	Ajuntament de Alzira
TP3	Nº de paradas oficiales de taxi	Nº de paradas de taxi	1	3	4	4	Aumentar	Ajuntament de Alzira

TP4	Nº de líneas de autobús	Nº de líneas	4	6	7	7	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU5	Cargadores de vehículos eléctricos municipales	Nº de cargadores eléctricos	2	4	8	16	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU8	Ratio estacionamiento/población	Nº plazas de estacionamiento/100 habitantes	122,2	125,2	131,9	146,6	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU9	Nuevos aparcamientos disuasorios	Nº de parking disuasorios	1	3	5	8	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU10	Plazas de estacionamiento en vía pública regulado respecto del total de plazas de aparcamiento.	% plazas de aparcamiento regulado en vía pública s/total plazas aparcamiento	0,97%	1,46%	2,92%	5,84%	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU11	Plazas de estacionamiento fuera de la vía pública respecto del total de plazas de aparcamiento.	% plazas de aparcamiento fuera de vía pública s/total plazas aparcamiento	12,12%	13,94%	18,18%	24,24%	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU12	Plazas de aparcamiento en viario, parking público (gratuito y de pago) y parking privado	Nº plazas de aparcamiento total	58.073	59.234	60.977	66.784	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU13	Aparcamiento ilegal	% aparcamiento ilegal s/aparcamiento total	55	4%	2,5%	0%	Reducir	Ajuntament de Alzira
EU14	Grado de saturación de las plazas de aparcamiento pre/post PMUS	% plazas ocupadas/plazas totales	95%	90%	85%	60%	Reducir	Ajuntament de Alzira
EU20	Nº de calles reconvertidas según secciones tipo	Nº de viales adaptados	0	5	11	25	Aumentar	Ajuntament de Alzira
DIAGNÓSTICO DEL MEDIO SOCIOECONÓMICO Y DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS								
DUM1	% de plazas de C/D plazas totales de estacionamiento	% de plazas	< 0,5%	0,7%	1,10%	2%	Aumentar	Ajuntament de Alzira
DUM2	Plazas de carga y descarga existentes pre/post PMUS	Nº de plazas C/D	50	60	70	90	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU1	Ratio de motorización del municipio	Nº vehículos/1.000 habitantes	744	722	685	633	Reducir	Estadísticas municipales
EU3	Turismos por vivienda	Media Nº vehículos por hogar	1,08	1,03	0,92	0,81	Reducir	Ajuntament de Alzira
EU4	Población sin vehículo privado	% población sin vehículo privado	26%	27%	29%	32%	Aumentar	Ajuntament de Alzira
TP1	Urbanizaciones conectadas	Nº de urbanizaciones	0	4	4	4	Aumentar	Ajuntament de Alzira
EU6	IMD vías urbanas municipales	IMD principales vías municipales	Según vía	Según vía	Según vía	Según vía	Reducir	Ajuntament de Alzira
MARCO LEGAL Y PROGRAMAS DE CALIDAD, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO								
DUM3	Nueva Ordenanza de Carga y Descarga	Nº de Ordenanzas	0	1	1	1	Aumentar	Ajuntament de Alzira
MC5	Ordenanzas y normativa bicicletas	Nº de ordenanzas	0	1	1	1	Aumentar	Ajuntament de Alzira

O2	Memorias anuales de movilidad publicadas	Nº de memorias publicadas	0	2	8	15	Aumentar	Ajuntament de Alzira
CONDICIONES DE LA PLANIFICACIÓN DEL ÁREA								
O1	Entes municipales relacionados con la movilidad	Nº de entes relacionados con la movilidad creados	0	1	1	1	Aumentar	Ajuntament de Alzira
O4	Desarrollo de Plan de Accesibilidad municipal	Nº de planes	0	1	1	1	Aumentar	Ajuntament de Alzira
DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN DE LA POBLACIÓN AFECTADA								
MP1	Viajes a pie por habitante/día	Media nº viajes a pie/día por habitante	1,17	1,5	2,1	2,93	Aumentar	Encuestas de movilidad
MP2	% de desplazamientos peatonales respecto del total de desplazamientos	% peatonal s/total desplazamientos	24,5%	26,6%	28,8%	30,6%	Aumentar	Encuestas de movilidad
MP6	Accidentes con peatones implicados.	Nº accidentes con peatones implicados	-	0	0	0	Reducir	Ajuntament de Alzira
MC1	% desplazamientos en bicicleta respecto del total de desplazamientos	% bicicleta s/total desplazamientos	9,2%	10,3%	10,7%	12,3%	Aumentar	Encuestas de movilidad
MC2	Viajes en bicicleta por habitante y día	Nº de viajes bicicleta por hab/día	0,40	0,48	0,72	1	Aumentar	Encuestas de movilidad
Mc4	Accidentes con ciclistas implicados.	Nº accidentes con ciclistas implicados	0	0	0	0	Reducir	Ajuntament de Alzira
EU2	% desplazamientos en vehículo privado respecto del total de los desplazamientos	% desplazamientos en vehículo privado s/ desplazamientos totales	58,405	52,40%	48,8%	43,70%	Reducir	Encuestas de movilidad
EU7	Accidentes con víctimas en vehículo privado	Nº de accidentes con víctimas al año	106	85	49	0	Reducir	Ajuntament de Alzira
TP5	% desplazamientos en transporte público respecto del total de los desplazamientos	% desplazamientos en transporte público s/ desplazamientos totales	7,9%	10,8%	11,6%	13,4%	Aumentar	Encuestas de movilidad
O3	Talleres de concienciación para la movilidad sostenible	Nº de talleres realizados	0	1	3	7	Aumentar	Ajuntament de Alzira

Figura 89. Indicadores propuestos para el seguimiento del PMUS.

9.6. ESTABLECIMIENTO DE LOS INDICADORES

La elaboración de los Indicadores de Sostenibilidad precisa contemplar previamente los siguientes apartados:

- Características del Medio Físico y, en especial, del Medio Natural.
- Diagnóstico del Medio Socioeconómico y de los Sectores Productivos.
- Marco Legal y Programas de Calidad, Investigación y Desarrollo.
- Condiciones de la Planificación del área.
- Diagnóstico y evaluación de la población afectada.

El problema fundamental surge de la gran cantidad de información a procesar, de manera que se busca que sea información de calidad: objetiva, actualizada, fiable, con un adecuado nivel de desagregación y objeto de seguimiento periódico en una serie temporal adaptada a las características de cada variable de estudio.

Por otra parte, el carácter territorial y multisectorial del desarrollo sostenible obliga a integrar información de diversa naturaleza para los indicadores demográficos, sociales, culturales, económicos, institucionales y sectoriales. Para ello, habrá que recurrir a una selección de fuentes de acuerdo con las características de los indicadores.

INFORMACIÓN PRIMARIA
Mediciones técnicas ambientales.
Técnicas de participación pública
INFORMACIÓN SECUNDARIA
Información bibliográfica, extraída de los estudios realizados sobre la zona
Información cartográfica
Información digital, como imágenes de satélite, fotografías aéreas que complementan la información cartográfica.

Figura 90. Obtención de la información

Los indicadores de seguimiento de un plan tratan de ofrecer la evolución de sus elementos más relevantes; constituyen, por tanto, una visión de cómo evoluciona el propio desarrollo del Plan.

En una primera fase se trata de caracterizar y clasificar un importante número de indicadores mediante una previa valoración científico técnica, en la que se consideran aspectos sociales, las condiciones ambientales objetivas y las políticas de respuesta.

La segunda fase de selección de indicadores consiste en la validación de los indicadores obtenidos, que se clasifican como aptos o no aptos, atendiendo a tres criterios básicos de acuerdo con los siguientes tres apartados.

1. OBTENCIÓN DE LA INFORMACIÓN	2. CONSISTENCIA METODOLÓGICA Y VALIDEZ CIENTÍFICA	3. APLICACIÓN Y COMUNICACIÓN
DISPONIBILIDAD: De la relación Coste-Beneficio para las Actuaciones Propuestas por el Plan	RIGOR CIENTÍFICO	COMPRESIÓN , deben de ser claros y sencillos
REPRESENTATIVIDAD: Significancia estadística de los indicadores	FIABILIDAD	SIMPLIFICACIÓN , un menor número de indicadores facilita una mejor comprensión.
ACTUALIZACIÓN: Actualización de los Indicadores	CONSENSO	RESONANCIA , capacidad de despertar el interés de los agentes implicados.
EQUILIBRIO: Entre los indicadores científicos y los obtenidos por participación pública o social.	REPRESENTATIVIDAD	VALORES DE REFERENCIA , cada indicador debe tener un valor de referencia o umbral de sostenibilidad.
	SENSIBILIDAD a cambios (ambiental, económica o sociocultural)	EXPRESIÓN DE TENDENCIA , deben señalar la evolución de los distintos componentes de la sostenibilidad en relación con los valores de referencia
	INTEGRACIÓN , para poder analizarse con otros instrumentos científicos como SIG.	INTEGRACIÓN , deben integrarse en los procesos de planificación
	ADAPTACIÓN , a cada área de estudio	

Figura 91. Selección de indicadores (criterios Básicos).

Finalmente, en una tercera fase de concreción de los indicadores seleccionados, estos deben quedar perfectamente definidos.

Especialmente se deberá detallar los datos necesarios para poder relacionarlos con otros indicadores y deben ir expresados en las unidades correspondientes.

9.7. EL INFORME DE SEGUIMIENTO

Los anteriores indicadores de seguimiento serán ampliados, concretándose cada uno de ellos y sus parámetros de aplicación específicos (periodicidad, agentes responsables, flexibilidad, parámetros de sostenibilidad, tendencia, etc.), en función de las conclusiones de distintos procesos actualmente en curso (participación pública, consultas a administraciones, etc.). La herramienta para su aplicación se prevé a través de un Informe de Seguimiento Periódico.

De forma general, el análisis de los distintos indicadores se basará en patrones comunes que sirvan para poder compararlos. La aplicación de los indicadores seleccionados en Alzira mostrará el grado de bondad y operatividad y proporcionará mayor información que permita la generación de nuevas alternativas de indicadores, si fuera necesario.

Por lo tanto, a través del Informe de Seguimiento, que se establece con periodicidad anual, se acredita el cumplimiento de las determinaciones, objetivos y actuaciones, etc. previstas en el PMUS, así como su grado de incertidumbre en base a los datos del sistema de indicadores, valorándose las desviaciones que previamente son difíciles de prever. Así, esta fase de análisis se convierte en un mecanismo tipo iterativo con feedback que permite una revisión y/o actualización del Plan, convirtiéndose en una herramienta viva y dinámica para la planificación.

9.8. ESTRUCTURA DE SEGUIMIENTO

No obstante, se propone dar un seguimiento del avance del PMUS a través de informes periódicos, en el que se compruebe el cumplimiento de las determinaciones, previsiones y objetivos del PMUS en base a los datos que aporta el sistema de indicadores, se valoren las desviaciones y se elaboren propuestas correspondientes para resolverlos, que puedan derivar, en su caso, en una modificación o revisión del propio Plan.

En los informes de seguimiento se incluirán los siguientes puntos:

- Monitorización de los resultados cuantitativos: significa el seguimiento de los objetivos cuantitativos según los indicadores establecidos por cada ámbito.
- Evolución de la implantación de actuaciones e inversiones: para cada una de las estrategias del PMUS se deberá realizar un seguimiento del porcentaje de aplicación de las mismas. Esto es, indicar las actuaciones concretas ejecutadas y la programación temporal de las actuaciones previstas, tanto a corto, medio y a largo plazo. Los resultados deben exponerse también teniendo en cuenta las previsiones realizadas y previstas por el Ayuntamiento para cada línea de actuación.
- Seguimiento del nivel de sensibilización y conocimiento de la población: se debe poder medir el nivel o capacidad de asimilación de las actuaciones ligadas a la aplicación del Plan. Por ello, se desarrollará un sistema cualitativo para el seguimiento de valores subjetivos, como son la percepción, conocimiento o sensibilización a los elementos ambientales propuestos.

10. RESUMEN NO TÉCNICO

El Estudio Ambiental y Territorial Estratégico (en adelante EATE) forma parte del proceso de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica y acompaña a la Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Esta Evaluación es el instrumento de prevención, establecido en la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, para la integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos y está incorporada en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental en la que se establece que serán objeto de esta evaluación de planes y programas que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, deben identificarse, describirse y evaluarse los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que pueden derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero, es decir, la no realización del plan.

El órgano promotor que motiva la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégico es la el Excelentísimo Ayuntamiento de Alzira, que coordina sus servicios con la empresa redactora del presente Plan.

10.1. SITUACIÓN AMBIENTAL ACTUAL Y PROBLEMÁTICA EXISTENTE

10.1.1. CLIMA

La Comunidad Valenciana queda integrada, a nivel macroclimático, dentro de la región de clima mediterráneo. Se trata de un clima de tipo subtropical, de inviernos moderados y veranos algo calurosos, caracterizado por poseer un claro periodo seco durante el verano



RÉGIMEN PLUVIOMÉTRICO

El régimen pluviométrico que presenta la zona muestra un valor medio de precipitación bajo (257 mm), aunque en años húmedos. Se puede observar también como la precipitación anual se reparte en pocos días de lluvia, observándose dos máximos: uno absoluto durante el otoño, el mes de octubre, y uno relativo en primavera el mes de abril. A contrario, el mes con menos lluvia es julio.

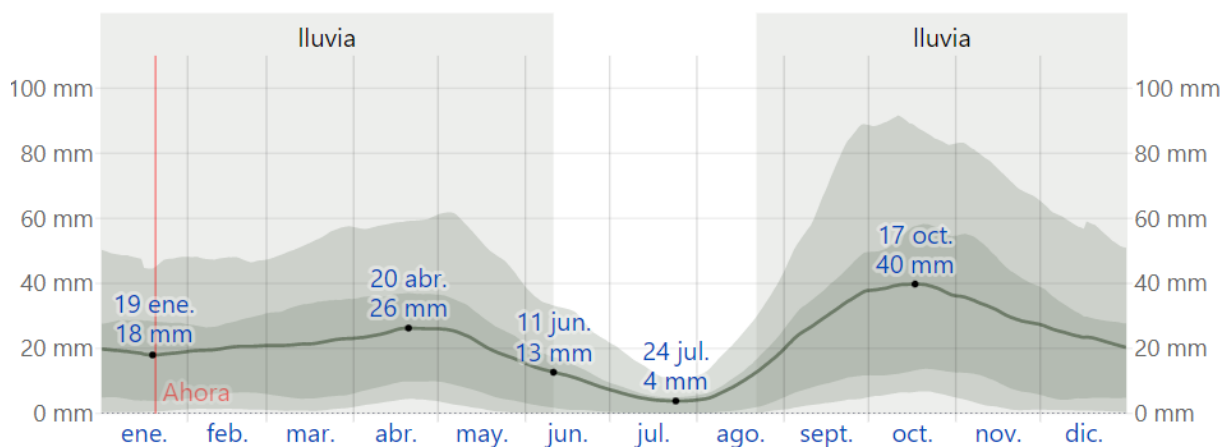


Figura 92. Régimen de precipitaciones.



RÉGIMEN TERMOMÉTRICO

Como se puede observar en la siguiente imagen, los meses más cálidos se dan en los meses de julio y agosto, alcanzando temperaturas máximas y mínimas promedio de 31º y 22º. Los meses más fríos son diciembre y enero con unas temperaturas máximas y mínimas diarias de 16º y 6º.

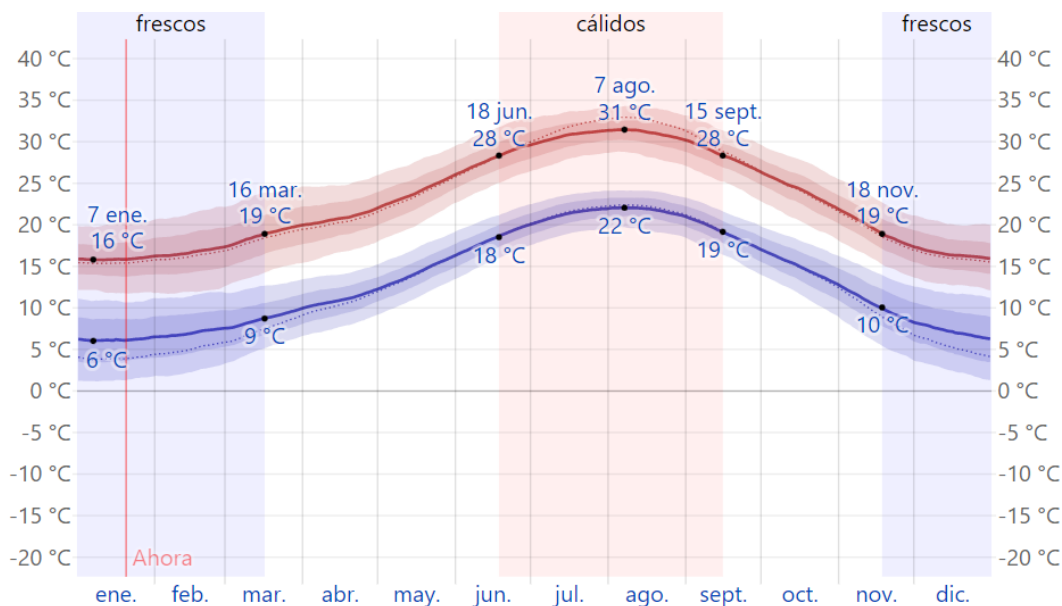


Figura 93. Régimen termométrico.



RÉGIMEN DE VIENTOS

Como se puede observar, la dirección predominante de los vientos varía durante el año. En los meses fríos (diciembre y enero) el viento proviene del oeste y en los meses cálidos (julio y agosto) el viento proviene del este. Los vientos provenientes del sur, se mantienen constantes a lo largo del año, aunque son más pronunciados en verano.

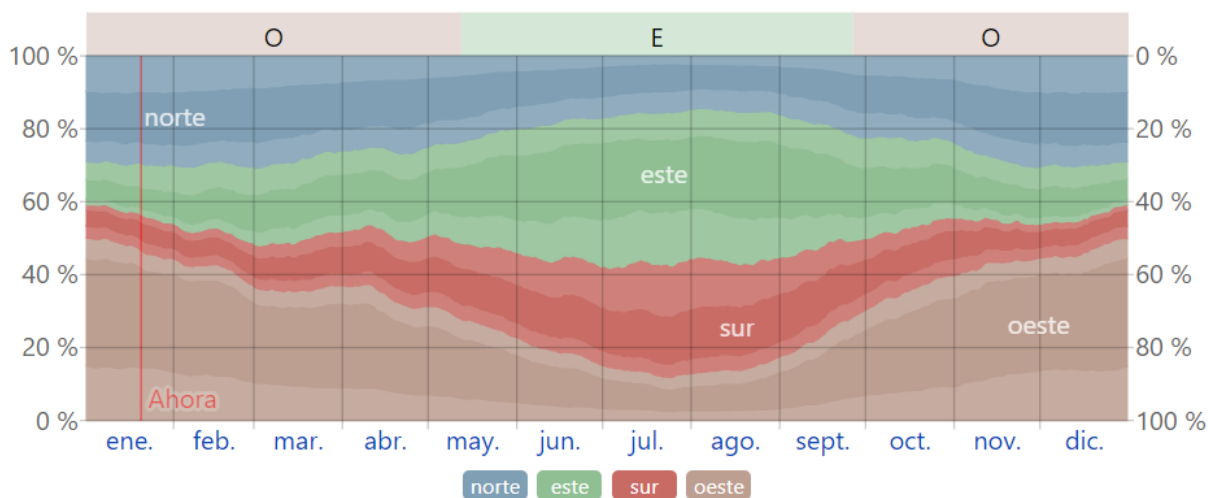


Figura 94. Régimen de vientos.

En cuanto a la velocidad promedio mensual, esta es relativamente baja, situándose entre los 11 y 16 km/h. Alcanzándose mínimos en agosto y máximos en enero.

10.2.1. GEOLOGIA Y LITOLOGIA

En la provincia de Valencia convergen geológicamente la parte suroriental de la Cordillera Ibérica, la prolongación de la Bética y la zona más al sur de la Cordillera Costero Catalana. El término municipal de Alzira, se compone de los siguientes materiales:

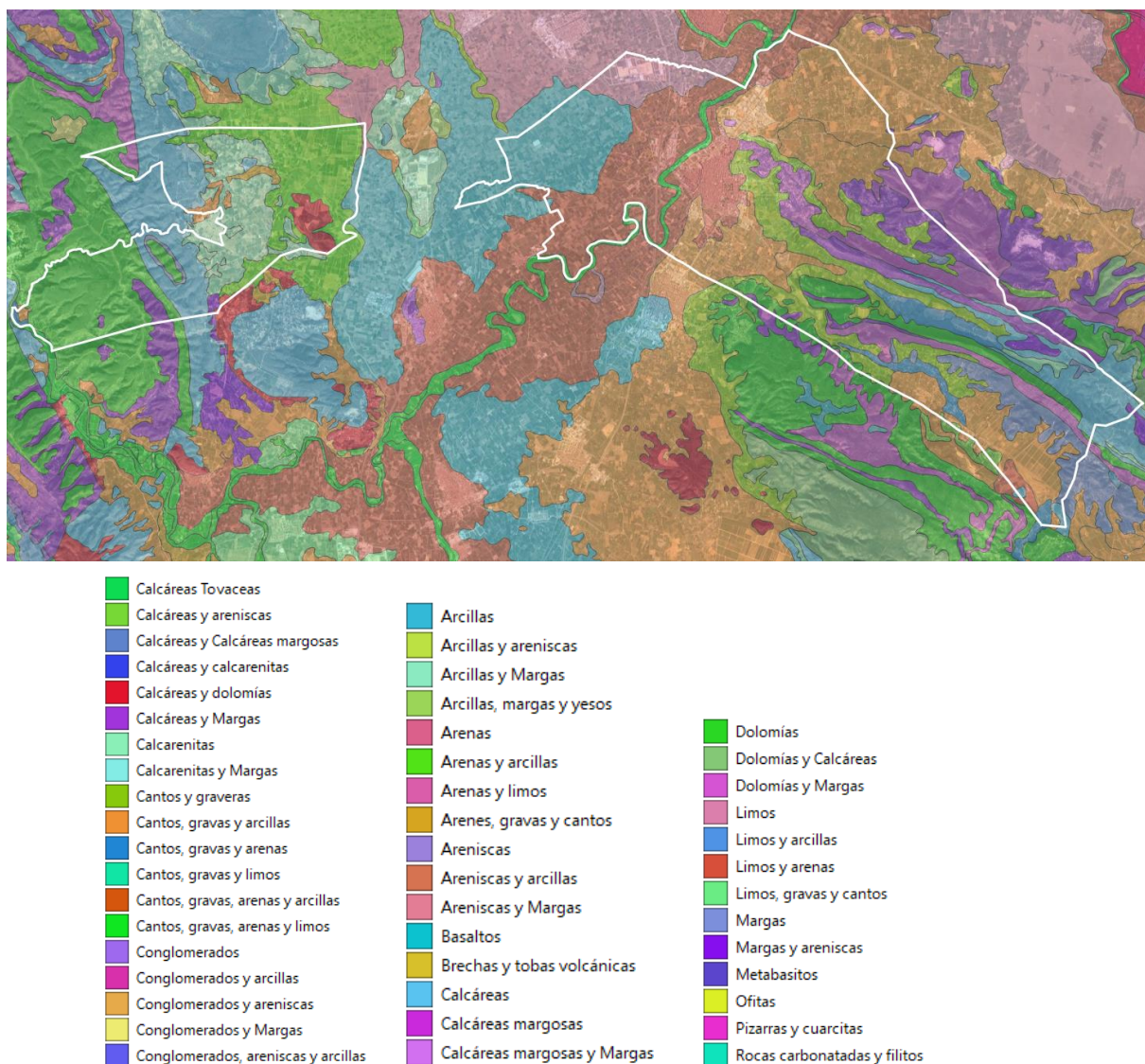


Figura 95. Litología. Fuente: Visor GVA.

10.3.1. HIDROLOGIA SUPERFICIAL

La totalidad de elementos hidrológicos superficiales dentro del ámbito se encuentran clasificados en la Cuenca Hidrográfica del Júcar. El río Júcar o río verd son los principales que discurre por el oeste de la ciudad. Dadas las características climáticas de la zona (lluvias irregularmente repartidas en cantidad y tiempo) y morfológicas (zona de antiguas acequias) se esperaría un caudal discontinuo, sin embargo, el caudal es bastante constante todo el año, afectado por sequías que nunca lo secan por completo. En la siguiente figura pueden verse las mencionadas acequias y cursos.

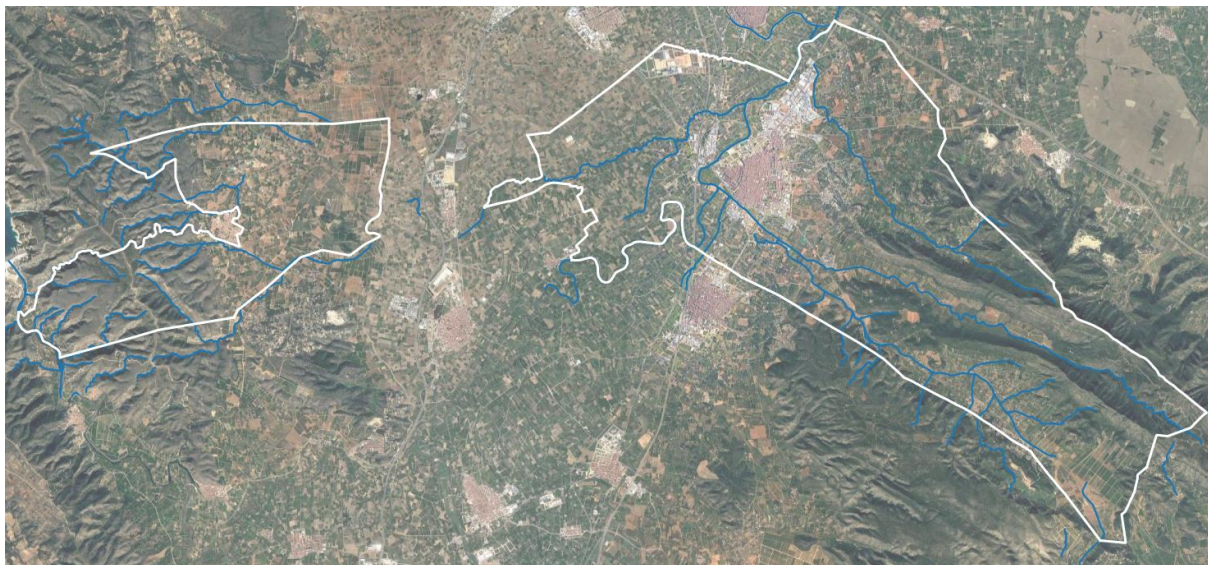


Figura 96. Hidrología superficial

10.4.1. VEGETACIÓN

El término municipal de Alzira se sitúa, corológicamente hablando, en el sector setabense de la provincia Catalano-Valenciano-Provenzal-Balear.



VEGETACIÓN DE RIBERA

La vegetación edafófila se localiza en las riberas de los ríos, tanto Xúquer como Verd. Potencialmente, y en paralelo desde el propio cauce, deberíamos encontrar sucesivamente, saucedas, choperas y olmedas, como elementos básicos de la vegetación riparia. La vegetación potencial de los barrancos corresponde al adelfar, donde predominaría la adelfa, acompañada por la zarzamora y caña, como especies características; esta situación se mantiene relativamente en la cabecera de la mayoría de grandes barrancos que nacen en los relieves montañosos de Alzira, así como en la Rambla de La Señora, en la zona de la Garrofera.



VEGETACIÓN DE MONTAÑA

- Piso termomediterráneo:

Serie termomediterránea íbero-levantina basófila de la carrasca. Su distribución vocacional correspondería a toda el área montañosa del sector de Alzira, así como la parte más llana de La Garrofera. Serie termomediterránea valenciano-tarraconense seca de la coscoja y lentisco.

- Piso mesomediterráneo:

Serie mesomediterránea castellano-aragonesa basófila de la carrasca. Se situaría en la parte alta de la Casella, en la zona limítrofe con los términos de Tavernes y Benifairó de Valldigna, así como en la cara este de los Montes de Tous, zonas todas ellas con un clima más extremo.

El carrascal termófilo litoral se trata de un bosque con un estrato arbóreo en el que dominan las carrascas, y en cuyo estrato arbustivo se sitúan el lentisco, espino negro, labiérmano, acebuche,

esparraguera, cade, zarzaparrilla madreSelva, y elementos termófilos como el palmito, entre otras, conformando la formación climax. En algunos puntos, y con un ombroclima más húmedo, se presenta la faciación húmeda de *Fraxinus ornus*, donde el carrascal termófilo se enriquece con especies como son el fresno florido, espinos albar, laurel, madroño, durillo, galzerán e incluso rebollo, formando una subasociación muy similar a *Quercetum ilicis galloprovinciale genistetosum patensis*, o a *Quercetum ilicis ornetosum*.

La faciación húmeda de *Fraxinus ornus* se localiza relativamente bien conservada en la cabecera y Umbría del Valle de La Murta, en la Sierra del mismo nombre, acompañando al fresno el resto de especies que dan carácter a esta asociación, como el madroño, fresno de flor, durillo, espinos albar, galzerán y laurel, este último en la zona más próxima al barranco.

VEGETACIÓN DE LAS ZONAS DE CULTIVOS

La vegetación predominante de las acequias o barrancos de las zonas de cultivo está formada por Lirio amarillo, Pie de lobo, cañizo, como especies características y bioindicadoras. Dentro de los cultivos, es mayoritaria la citricultura, sobre todo en el sector de Alzira, y más matizado en la zona de la huerta, donde se dan cultivos de hortalizas y frutales, que alternan, e incluso en algún caso, se comparte con los cítricos. En la Garrofera, la situación es más compleja pese a la menor superficie que ocupan los suelos de calidad, detectándose la tendencia en la parte intermedia, de transformaciones agrícolas desde secano predominantes actualmente, hacia el cultivo de regadío. En esta zona, además de cítricos existen cultivos de caquis. No se detecta la presencia importante de especies exóticas en el término municipal, salvo excepciones muy puntuales y casi siempre con carácter ornamental, muy cercanas a las casas agrícolas; destacar la presencia muy frecuente de palmeras.

10.5.1. FAUNA

FAUNA ASOCIADA A LA ZONA URBANA

El casco urbano y zonas periurbanas con una presencia importante de viviendas. En Vertebrados existe un predominio de especies tal como la rata común, rata negra, y ratón común. En las zonas periféricas al casco urbano, también se observa el murciélago común.

En esta misma área, donde se va perdiendo el carácter urbano encontramos, dentro de los reptiles, la salamandrea común y la Salamandrea rosada; también, las lagartijas ibéricas y la colirroja.

La avifauna está claramente dominada por Paseriformes y Estorninos. Puntualmente, encontramos el avión común y la golondrina.

FAUNA DE CAMPOS DE CULTIVO

Corresponde a la amplia zona destinada a cultivos agrícolas. En mamíferos, destacan los muridos, la musaraña común y la musaraña. De reptiles se señalan 4 tipos de culebras: Bastarda, de escalera, de collar y viperina, todas ellas comunes a otros biotopos, y también la presencia de las lagartijas colirroja y colilarga. Se localiza también, el lagarto ocelado, cuya presencia se vincula a campos de

cultivo próximos a zona montañosa; lo mismo puede decirse del eslizón ibérico, de presencia menor en los últimos años. Entre los anfibios, encontramos ejemplares de Sapo común, Sapo corredor, sapo partero común y Sapillo moteado; junto a ellos, no es extraño ver la rana verde común, especies muy ligadas a la existencia de balsas de riego o acequias relativamente limpias. El número de especies de la Avifauna es mucho más amplio, e incluso podemos diferenciar asociaciones predominantes en función del cultivo mayoritario. Así, en las zonas dedicadas al cultivo de cítricos, mayoritaria en el término municipal, se detecta un mayor número de especies; entre ellas encontramos la abubilla, Jilguero, Mirlo, Carbonero común, y otras especies propias de la zona. En zonas donde existen cultivos de secano, la presencia más destacable corresponde a la Curruca mirlona, acompañada por diversas especies de tordos, y menos frecuente, la Cogujada común.



FAUNA DE MATORRAL Y ZONAS NATURALES DEGRADADAS

Corresponde a las fases más degradadas del bosque climácico propio de la zona. Dentro de los mamíferos encontramos el zorro, ratón de campo, musaraña común, Jabalí y muy sometidos a la presión cinegética, conejos y liebres. Mención aparte merecen las diversas especies de murciélagos existentes en la gran cantidad de cavidades existentes en Alzira. La herpetofauna está representada por el lagarto ocelado, las lagartijas cenicientas, colilarga, e ibérico, y el eslizón ibérico. Entre las serpientes, mencionar la presencia de la culebra lisa meridional, junto a la culebra bastarda y la de escalera. En los anfibios, encontramos el sapo común. De la avifauna, destacar la presencia en algunas de estas zonas del ratonero común, gavilán, y milano negro, así como de diversas curruacas. La presencia del autillo y Mochuelo está ligada a la existencia de viviendas y casas abandonadas o en ruinas. Otras especies presentes son las cogulladas, y alcaudones.



FAUNA DE BOSQUES

Áreas de densa vegetación correspondiente a coscojares orlados de pinos y frondosas, así como presencia de roquedos y farallones de cierta importancia dentro de su ámbito. En mamíferos, prácticamente se repiten las mismas especies que en el biotopo de matorral, ampliadas por la presencia del gato montés, y la gineta. La herpetofauna repite las mismas especies nombradas a nivel de matorral. La avifauna presenta especies propias de masas forestales, como son el Carbonero garrapinos y Agateador. En zonas con acantilados y roquedos la diversidad se enriquece con la presencia del Halcón peregrino y el águila perdicera, junto al Buho real. Otras rapaces presentes son el Cárabo, mochuelo, Gavilán, y Ratonero común. Especies cinegéticas presentes en los diferentes cotos son el conejo, la perdiz, y el faisán, todas ellas anualmente repobladas; señalar también la presencia del ciervo.



FAUNA DE RIBERA Y BARRANCOS

Corresponde al área determinada por la existencia de cauces que presentan de modo continuo agua y la vegetación propia que lo circunscribe. Básicamente, el río Xúquer y el río Verd. Las especies principales son el sapo de espuelas, sapo común, sapo corredor, y el sapo partero común. De mamíferos, se señala la presencia del erizo común, las dos especies de musarañas, ratón casero y rata

común; Los reptiles se limitan a la presencia de las culebras ya mencionadas en el biotopo agrícola. La ornitofauna si presenta mayor diversidad; entre otras especies, las lavanderas, Carriceros, especies migratorias como el Martín pescador, Garceta común, y la garza real.

10.6.1. ELEMENTOS Y ESPACIOS NATURALES

En Alzira se encuentran espacio protegidos como ZEPAS, LICs y ZEC. También encontramos humedales como el marjal i Estany de la Ribera Sud del Xúquer, parajes de relevancia regional, parajes naturales municipales, etc.

10.7.1. RIESGOS

A continuación, se detallan los principales riesgos.

PATRICOVA

Tal y como puede observarse en la imagen adjunta, y propiciado principalmente por el paso del río Xúquer, la mayoría del término municipal está afectado por algún tipo de peligrosidad, inclusive y en mayor medida el casco urbano municipal.

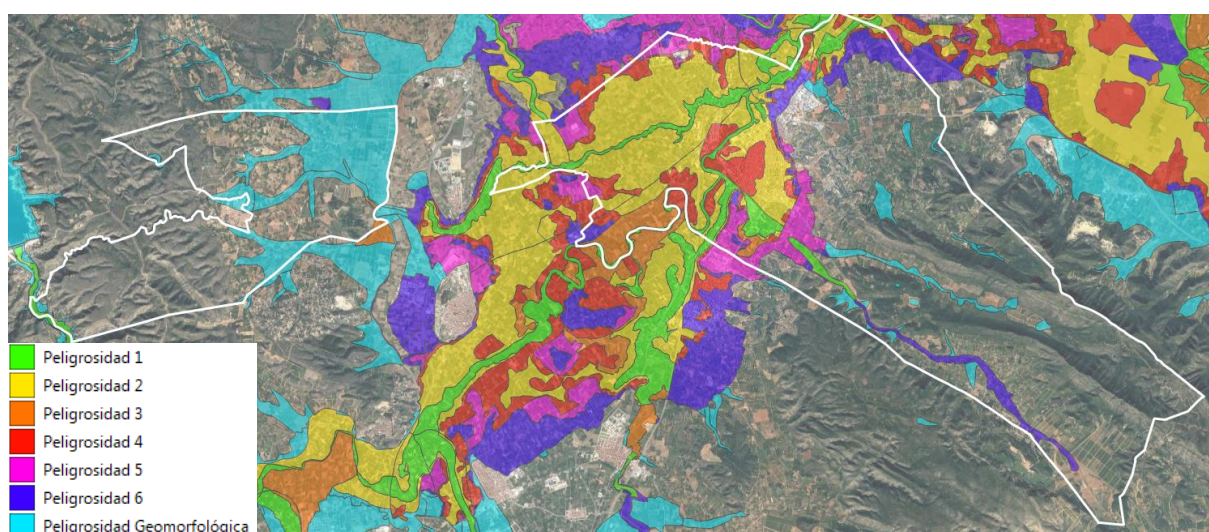








Figura 97. Peligrosidad de Inundación. Fuente: PATRICOVA.

De acuerdo con lo anterior, los 6 niveles de peligrosidad de inundación de origen hidrológico-hidráulico definidos se clasifican en:

NIVELES DE CALADO	NIVELES DE FRECUENCIA					
	BAJO (100-500 AÑOS)		MEDIO (25-100 AÑOS)		ALTO (<25 AÑOS)	
Bajo (<0.8 m)		6 - BAJO		4 - MEDIO		3 - MEDIO
Alto (>0.8 m)		5 - BAJO		2 - ALTO		1 - ALTO

El término municipal queda afectado por la llanura de inundación del río Júcar, motivo por el cual prácticamente un tercio del término (37,70%), a excepción del sector de la Garrofera y la mitad este del término municipal.

En resumen, según los niveles de peligrosidad que determina la normativa de PATRICOVA, se tiene:

- Nivel 1 (3,69% del término): sigue el curso del río Júcar, y se extiende por la parte sur del casco urbano.
- Nivel 2 (13,32% del término): es el de mayor afección, cubriendo toda la parte central del término municipal, incluyendo gran parte del casco urbano de Alzira
- Nivel 3 (1,51% del término): es el de menor afección, queda al suroeste del casco urbano, en las proximidades de la CV-550.
- Nivel 4 (4,49% del término): invade la mitad oeste del casco urbano.
- Nivel 5 (3% del término): afecta a pequeños ámbitos al sur de la CV-50.
- Nivel 6 (3,25% del término): afecta al polígono industrial norte y a La Barraca d'Aigües Vives.
- Peligrosidad geomorfológica (8,42% del término): queda localizada principalmente en el sector de la Garrofera.

10.8.1. CONTAMINACIÓN DE AGUAS SUBTERRÁNEAS



VULNERABILIDAD A LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS

Resulta catalogada la vulnerabilidad de los acuíferos como alta en gran parte del término municipal y en prácticamente todo el casco urbano, resultado que se obtiene de la concatenación de las propiedades de permeabilidad, espesor no saturado y calidad del agua. Atendiendo a la Resolución de 12 de junio de 2020, de la dirección General de Política Territorial y Paisaje, respecto de la utilización de la cartografía territorial de los suelos críticos para la recarga de acuíferos dentro del marco de la ordenación y gestión de la infraestructura verde del territorio, cabe indicar que todo el término de Alzira queda en la zona de áreas a mejorar de la cartografía de áreas críticas.

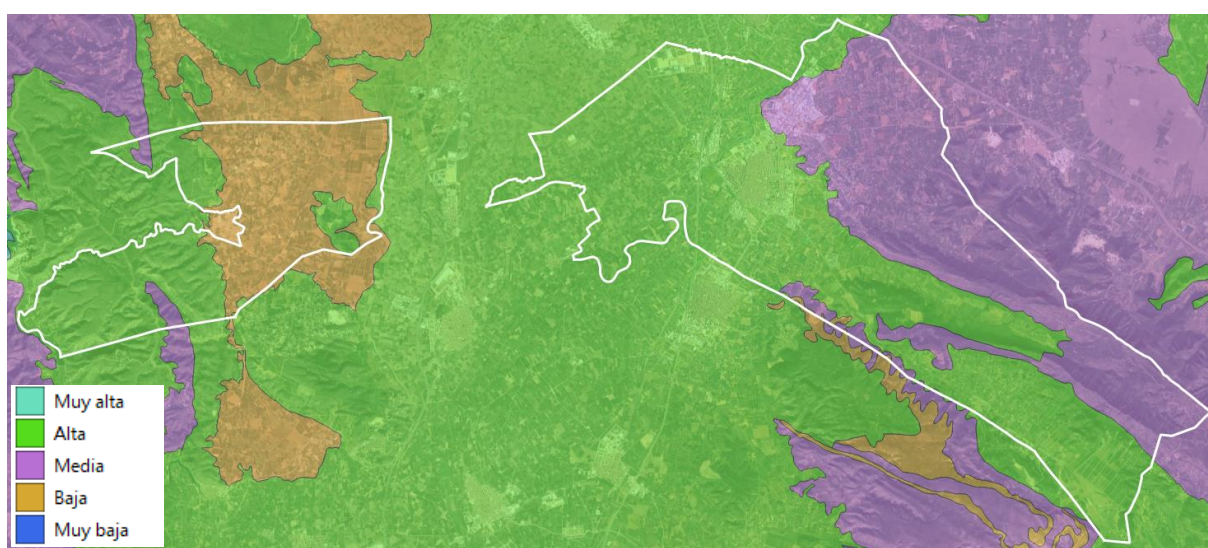


Figura 98. Vulnerabilidad de los acuíferos.



VULNERABILIDAD A LA CONTAMINACIÓN POR NITRATOS

A continuación, se muestran las zonas vulnerables a contaminación por nitratos procedentes de la actividad agraria, extraídas del Informe cuatrienio 2012-2015, conforme a la Directiva 91/676/CEE.

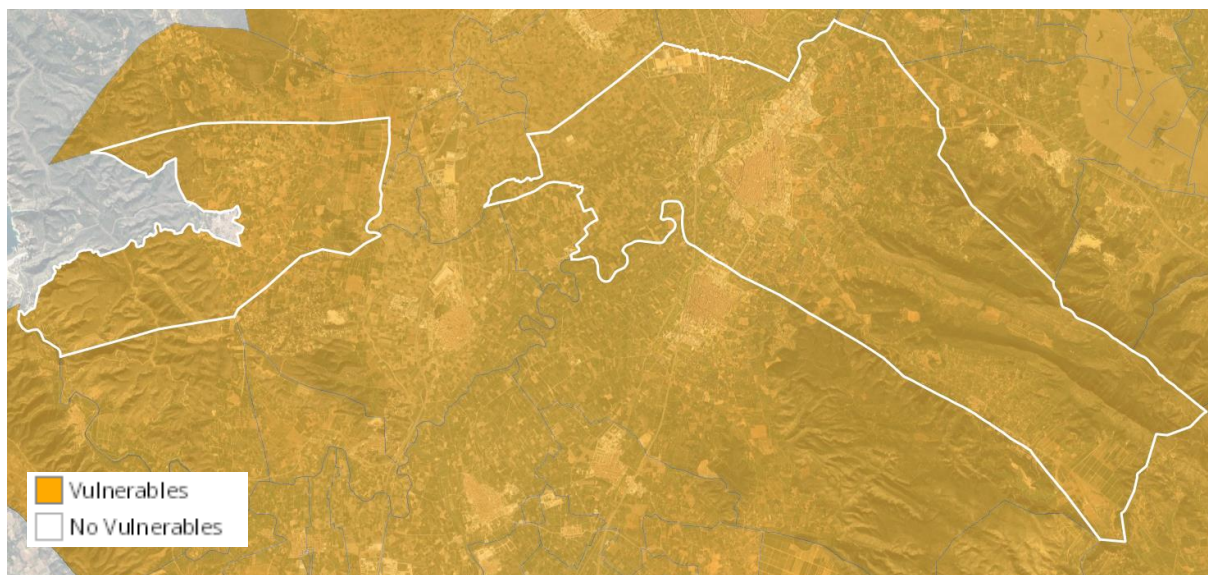


Figura 99. Zonas vulnerables a la contaminación por nitratos de origen agrario (2012-2015).



ACCESIBILIDAD POTENCIAL A LOS RECURSOS HÍDRICOS

El ámbito definido se caracteriza por una alta accesibilidad de la población a los recursos hídricos. Este es un dato que tener muy en cuenta en lo que respecta a la sostenibilidad de actuaciones que impliquen el desarrollo de nuevos asentamientos o infraestructuras.

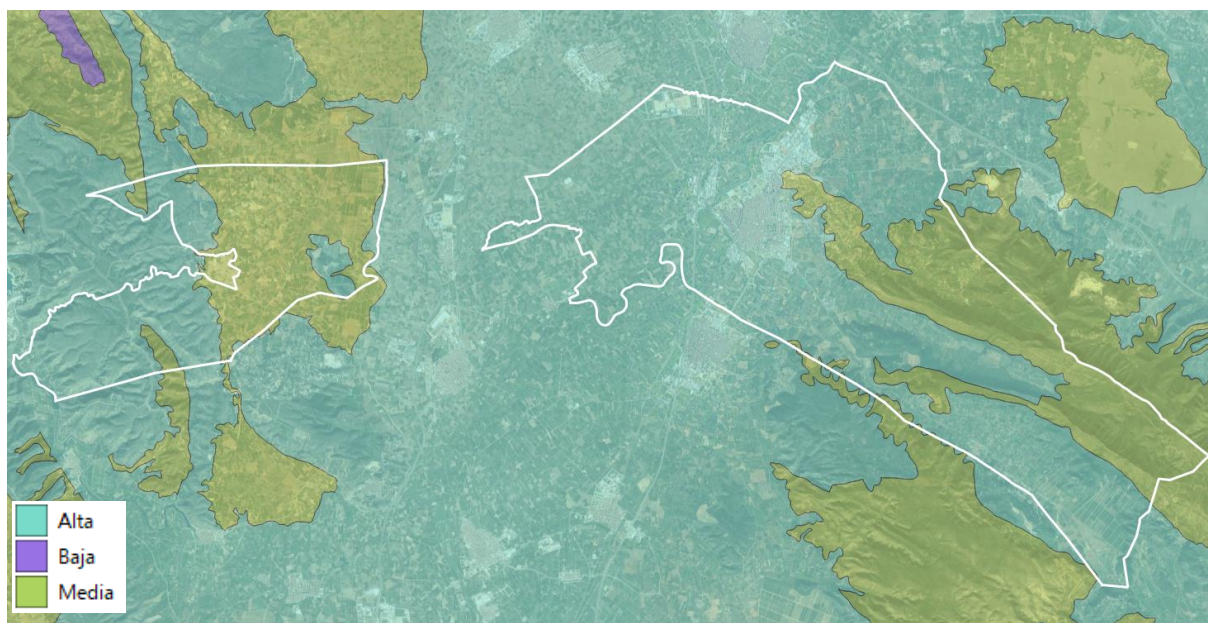


Figura 100. Accesibilidad a los acuíferos

10.9.1. RIESGO DE DESLIZAMIENTO

Dentro del término municipal de Alzira, es muy reducida la superficie afectada por riesgos de desprendimientos o deslizamientos, localizándose esta en la parte este del mismo. En lo que respecta a el casco urbano, así como las urbanizaciones existentes, no existe ningún tipo de riesgo.

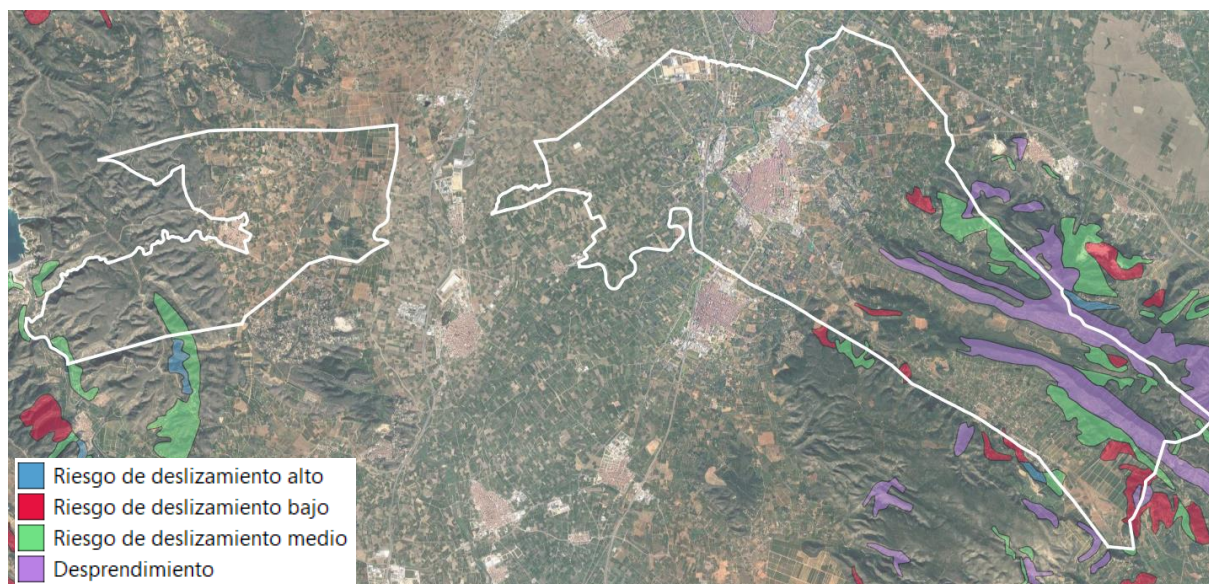


Figura 101. Riesgo de deslizamiento y desprendimiento

10.10.1. RIESGO DE EROSIÓN ACTUAL Y POTENCIAL

En lo que respecta al riesgo de erosión, el actual, en general, es Muy Alto y Alto con una pérdida de suelo de 40-100 tn/ha/año. Debido a su localización, y a la posibilidad de erosión por actividad geomorfológica, tiene una erosión potencial Baja o Muy Baja con una pérdida de suelo de 7-15 tn/ha/año.

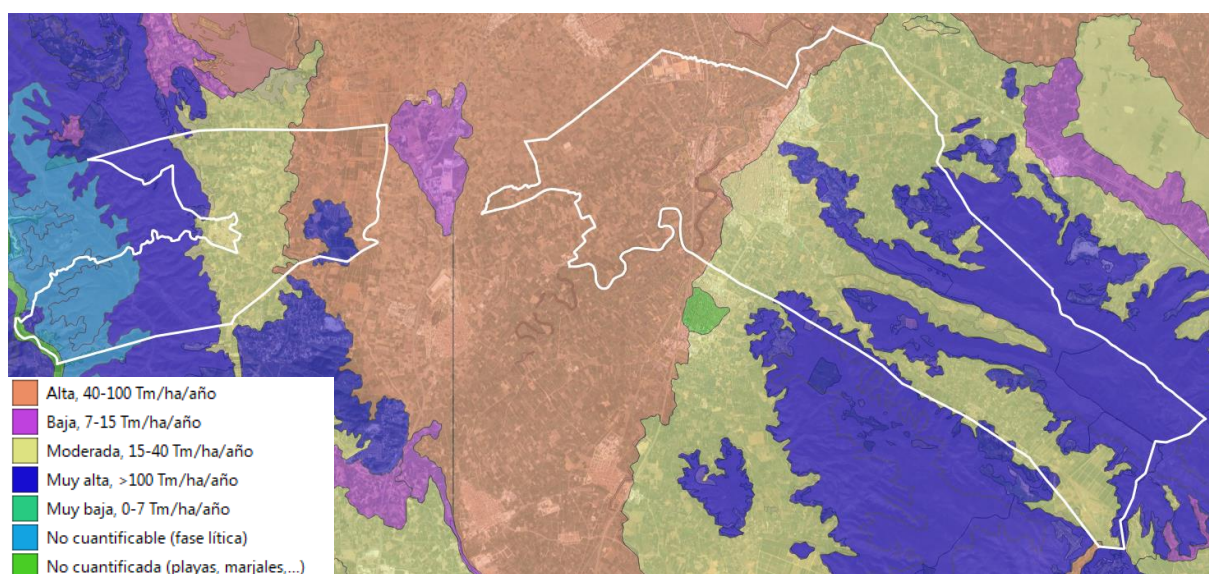


Figura 102. Riesgo de erosión actual

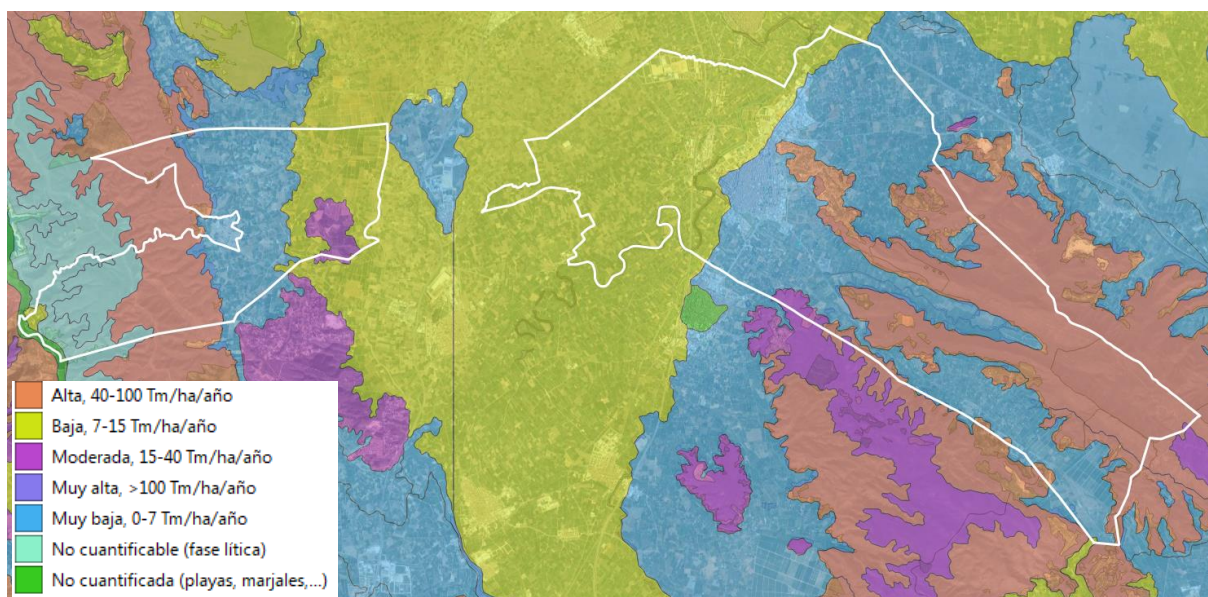


Figura 103. Riesgo de erosión potencial.

10.11.1. RIESGO DE INCENDIO FORESTAL

Se considera que las zonas urbanizadas que limitan con suelo forestal se encuentran afectadas por riesgo de incendio forestal. En este sentido, cabe indicar que se encontrarán afectados por este riesgo principalmente la urbanización de El Respirall y contiguas.

En el desarrollo de medidas que afecten a estas zonas habrá que aplicar todas las medidas establecidas en el Documento Básico de Seguridad en caso de Incendio, sección SI5, del Código Técnico de la Edificación y las condiciones de seguridad que se establecen en el artículo 32 del Decreto 58/2013, de aprobación del PATFOR, para la zona de interfaz urbano-forestal, aunque la cartografía de este PAT no lo establezca directamente como interfaz urbano-forestal.

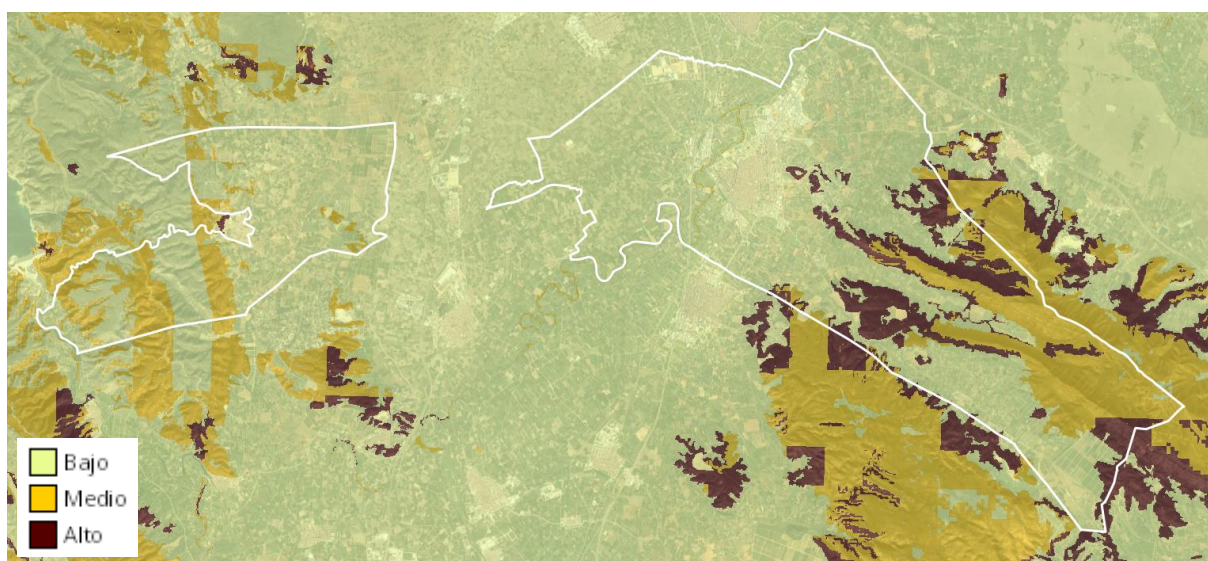


Figura 104. Riesgo de incendio forestal.

10.12.1. RIESGO DE DESERTIFICACIÓN

El riesgo cartografiado es debido a factores como la erosión, la sequía o los incendios forestales, por lo que sus valores más altos coinciden con las zonas de mayor cobertura vegetal que presentan riesgo de desaparecer, provocando la desertificación del terreno. Los mapas de desertificación, por lo tanto, quedan estrechamente relacionados con los ya mencionados de erosión o de riesgo de incendios forestales. El riesgo de desertificación nulo, se localiza principalmente en la zona central del término municipal de la ciudad de Alzira.



Figura 105. Riesgo de desertificación. Fuente: Visor GVA.

10.2. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Se puede considerar que existen 4 objetivos de carácter estratégicos para la elaboración del Plan

- Objetivo 1. Proteger y conservar el medio natural, con especial atención al ámbito incluido den el PORN de la Albufera.
- Objetivo 2. Ordenar los recursos naturales en el contexto de la infraestructura verde.
- Objetivo 3. Minimizar el impacto territorial y medioambiental de las edificaciones.
- Objetivo 4. Adecuar el sistema de asentamientos a la conservación del paisaje agrario propio del ámbito.

10.3. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

10.1.3. ALTERNATIVA 0: DO NOTHING

La ausencia de planificación de la movilidad y, en concreto, la movilidad sostenible, acude a la actual planificación territorial del municipio, sin instrumento de planificación específico de movilidad que defina las actuaciones que persiguen la implantación de modos de desplazarse más sostenibles (bicicleta, caminar y transporte público) dentro del municipio.

10.2.3. ALTERNATIVA 1: PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD A CORTO PLAZO

La alternativa 1 incluye la realización de aquellas medidas cuya implantación es posible a corto plazo, por lo que deben ser medidas o actuaciones concretas y de bajo presupuesto, de fácil implantación por depender exclusivamente de las decisiones del propio Ajuntament de Alzira y que no necesitan de otras actuaciones previas.

10.3.3. ALTERNATIVA 2: PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD A MEDIO PLAZO

La alternativa 2 incluye la realización tanto de medidas a corto como a medio plazo, que pueden depender de la implantación de actuaciones previas y cuyo coste se encuentra entre los rangos medio y alto, además de poder presentar mayor dificultad por la posibilidad de tener que alcanzar acuerdos con otras administraciones o agentes, necesitando coordinación supramunicipal. Estas propuestas se encuentran enmarcadas en un ámbito geográfico mayor, normalmente, extendido al conjunto del municipio.

10.4.3. ALTERNATIVA 3: PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD A LARGO PLAZO

La tercera alternativa engloba medidas a corto, medio y largo plazo. Le corresponden, por tanto, todas las medidas o actuaciones previstas, sea cual sea su dificultad de desarrollo o el coste de su implantación.

10.4. INCIDENCIA DE LA ACTUACION EN EL MODELO TERRITORIAL Y SOBRE LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

La coherencia de la Plan, ha tenido en cuenta los objetivos planteados desde la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana en sus cuatro áreas de actuación:

- Infraestructura verde.
- Sistema de asentamientos.
- Infraestructuras de comunicación, Energéticas e hídricas.
- Actividad económica e innovación.

Por ello, el Plan evaluado en este estudio no es sino una definición con mayor detalle de las actuaciones propuestas en primer lugar por la ETCV, en la que se han integrado los objetivos, y principios directores, para:

- Proteger y conservar el medio natural.
- Ordenar los recursos naturales en el contexto de la infraestructura verde.
- Minimizar el impacto territorial y medioambiental de las edificaciones en suelo no urbanizable.
- Adecuar el sistema de asentamientos a la conservación del paisaje agrario.

10.5. EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES Y MEDIDAS PROPUESTAS. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO

10.1.5. EFECTOS SOBRE EL SUELO

Al no plantearse nuevos desarrollos, no se afecta a la estructura geotécnica ni edafológica del suelo.

10.2.5. EFECTOS SOBRE LA CALIDAD ATMOSFÉRICA

Durante la fase de construcción de las actuaciones y todas las infraestructuras asociadas, se llevarán a cabo una serie de acciones como movimientos de tierras, excavaciones o tránsito de maquinaria, que provocarán efectos puntuales nocivos sobre la atmósfera y la calidad del aire, tales como humos, olores, aumento de partículas en suspensión, aumento de niveles de ruido, etc.

Una vez ejecutadas las propuestas no se prevé un empeoramiento de la calidad del aire, todo lo contrario, la tendencia será a una mejor calidad del aire.

10.3.5. EFECTOS SOBRE LA CALIDAD ACÚSTICA

El PMUS podrá producir un incremento de los niveles acústicos, relacionado con el aumento de la cantidad de ruido durante la fase de construcción.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que, de la aplicación del Plan de Movilidad Sostenible instaurará nuevas tendencias en la movilidad que pueden ayudar a aumentar la calidad acústica de este entorno.

10.4.5. EFECTOS SOBRE LAS AGUAS SUPERFICIALES

No se producirá efecto alguno sobre aguas superficiales al ser propuestas que no afectan en absoluto a estos espacios. La afección, en todo caso, será positiva al considerar una reducción considerable de la contaminación ambiental.

10.5.5. EFECTOS SOBRE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS

Como se ha comentado anteriormente, no se producirán nuevos sellados ni obras que afecten al suelo en terreno urbanizable o no urbanizable, por lo que la afección a aguas subterráneas es nula. La afección, en todo caso, será positiva al considerar una reducción considerable de la contaminación ambiental.

10.6.5. EFECTOS SOBRE LA FAUNA Y FLORA

Durante la fase de ejecución de las obras, no se producirán apenas efectos dada la magnitud de las obras, por lo que no se producirán efectos negativos sobre las mismas.

Durante la fase de funcionamiento, se producirá una disminución de la contaminación y del ruido aéreo, por lo que serán efectos positivos tanto en la fauna como en la flora.

10.7.5. EFECTOS SOBRE LOS ELEMENTOS Y ESPACIOS NATURALES SINGULARES

Como ya se ha mencionado a lo largo del documento, uno de los ejes vertebradores analizado es la Infraestructura Verde, por lo que los elementos que deben articularla son los espacios de mayor valor ambiental, identificables por las distintas protecciones ambientales existentes.

10.6. MEDIDAS CORRECTORAS



MEDIDAS CORRECTORAS EN FASE DE CONSTRUCCIÓN.

Como, por ejemplo:

- Control de los vertidos inertes que se generen durante las obras de urbanización.
- Control de los niveles sonoros, mediante sonómetro, en un radio de 500 m alrededor de las posibles zonas de actuación.
- Control de la emisión de partículas de polvo y su depósito sobre la vegetación, en un radio de 250 m en el perímetro de las obras. Esta medida se desarrollará de forma rigurosa, ya que la vegetación más afectada por la construcción son los cultivos. En estos la presencia de polvo sobre las hojas puede resultar en reducción de la producción y, de forma importante, en la proliferación de plagas como la araña roja, que encuentra en los depósitos de polvo sobre las hojas las condiciones de temperatura y sequedad adecuadas para su albergue y desarrollo.
- Control de las emisiones de gases por parte de la maquinaria.
- Se controlarán los niveles de las acequias próximas y se producen encharcamientos ó inundaciones en los terrenos próximos, estén o no urbanizados.
- Control del cumplimiento de la normativa sobre Seguridad y Salud.



MEDIDAS CORRECTORAS EN FASE DE FUNCIONAMIENTO

Como, por ejemplo:

- Todas y cada una de las propuestas planteadas van en enfocadas en mejorar la calidad ambiental de Alzira, por lo que estas son en sí medidas correctoras.
- Control del nivel sonoro máximo de emisión en las industrias y en los locales públicos, cuyos valores máximos admitidos varían según las horas del día.
- En los nuevos viales se utilizarán firmes pocos ruidosos, además de señalizarlos adecuadamente. Se realizarán vías lo suficientemente anchas e incluso se llevarán a cabo carriles específicos para bicicletas.
- Dotar a las distintas áreas de la adecuada señalización de tráfico, estableciendo regulaciones de velocidad e incluso limitaciones o prohibiciones de circulación.
- Proyectar una red adecuada de saneamiento; redimensionando si fuera necesario aquellas instalaciones existentes. Se dotarán a las zonas de todas aquellas infraestructuras que sean necesaria para su correcto funcionamiento.
- Armonizar las distintas construcciones con la vegetación y, en general, con el entorno, creando barreras visuales con el fin de ocultar elementos discordantes no integrados paisajísticamente. Al mismo tiempo, procurar un correcto diseño cromático de estructuras.

10.1.6. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO

Se ha elaborado un programa de Indicadores de Sostenibilidad y Seguimiento que incluye los siguientes apartados, mediante uso de indicadores cuantitativos:

- Características del Medio Físico y, en especial, del Medio Natural.
- Diagnóstico del Medio Socioeconómico y de los Sectores Productivos.
- Marco Legal y Programas de Calidad, Investigación y Desarrollo.
- Condiciones de la Planificación del área.
- Diagnóstico y evaluación de la población afectada.

11. CONCLUSIÓN

Como conclusión general, se considera que el presente EATE promueve el desarrollo sostenible, intenta conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuye a la integración de los aspectos ambientales en la preparación del PMUS de Alzira, mediante la realización de una EATE de aquellos aspectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El contenido y nivel de detalle del presente documento es acorde, en primer lugar, con las observaciones realizadas en el Documento de Alcance emitido por el órgano ambiental y, en segundo lugar, con lo establecido al respecto por la LEA y la LOTUP.

Finalmente, **se concluye la viabilidad ambiental del PMUS de Alzira sin perjuicio de posteriores modificaciones, bien sea por el público interesado, bien por las administraciones competentes, y que darán lugar al desarrollo de la DATE del PMUS de Alzira** como resultado de la suma de las diferentes aportaciones realizadas al proceso evaluativo.

GRUPO DAYHE
DEVELOPMENT & INVESTMENT



En Alzira, mayo de 2023.

Alejandro Navarro Maeztu
Arquitecto
Colegiado nº 5.614

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA**ESCALA****1.0 Localización y afecciones**

01.10 Situación y emplazamiento	S/Fig.
01.20 Municipios Limítrofes.....	1/125.000
01.30 Clasificación del suelo. Núcleos urbanos.....	1/100.000

2.0 Infraestructura verde.

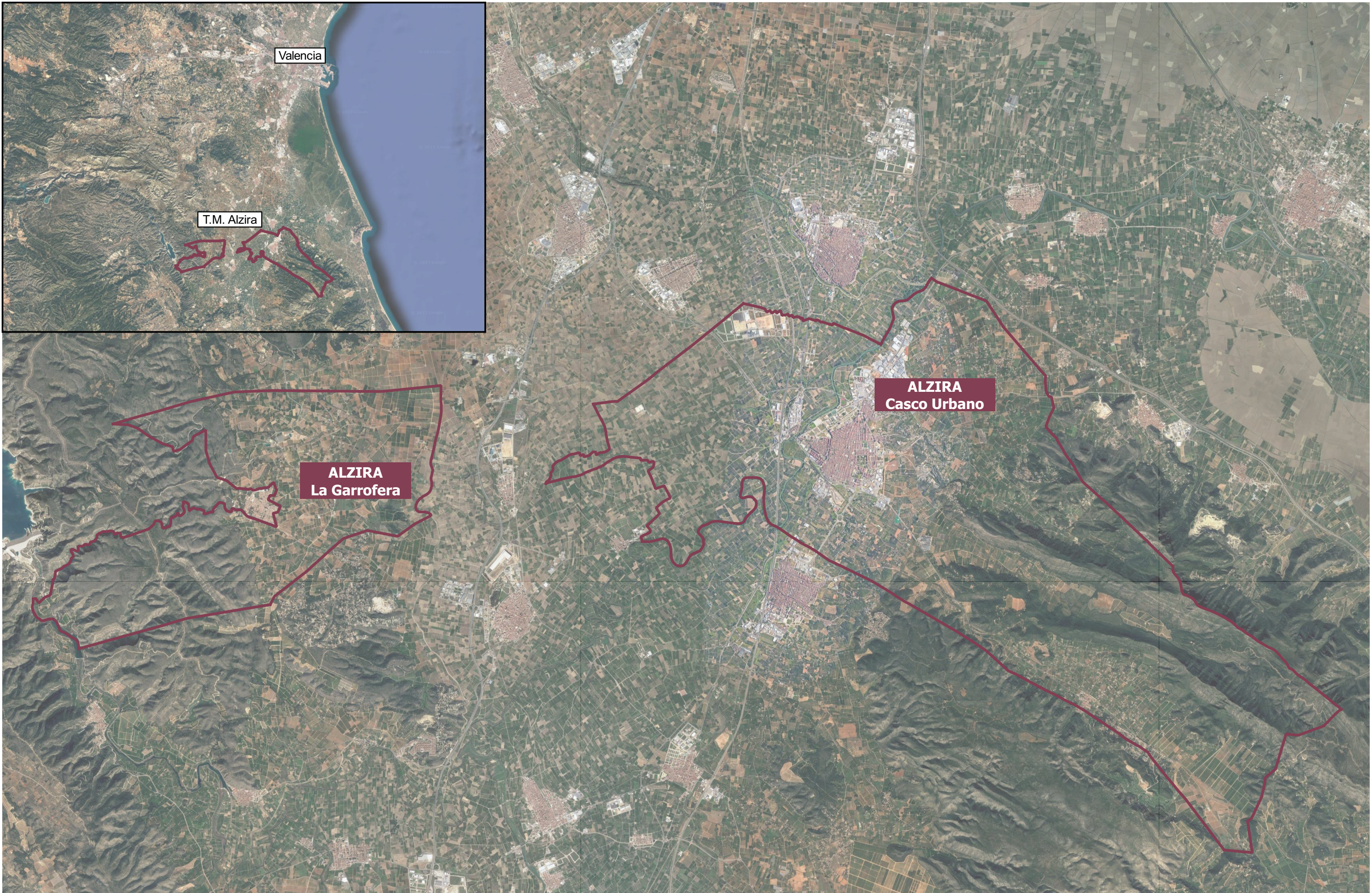
02.10 Red Natura 2000	1:100.000.
02.20 Montes de utilidad pública.....	1:100.000.
02.30 Zonas húmedas.....	1:100.000.
02.40 Paisajes de relevancia regional	1:100.000.
02.50 Parajes naturales municipales	1:100.000.

3.0 Afección a planes sectoriales o territoriales.

03.10 PATRICOVA.....	1:125.000.
03.21 Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. 10 años.....	1:125.000.
03.22 Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. 100 años.....	1:125.000.
03.23 Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. 500 años.....	1:125.000.
03.30 PATIVEL.....	1:125.000.
03.40 PATFOR	1:125.000.
03.50 PORN	1:125.000.

4.0 Cartografía temática

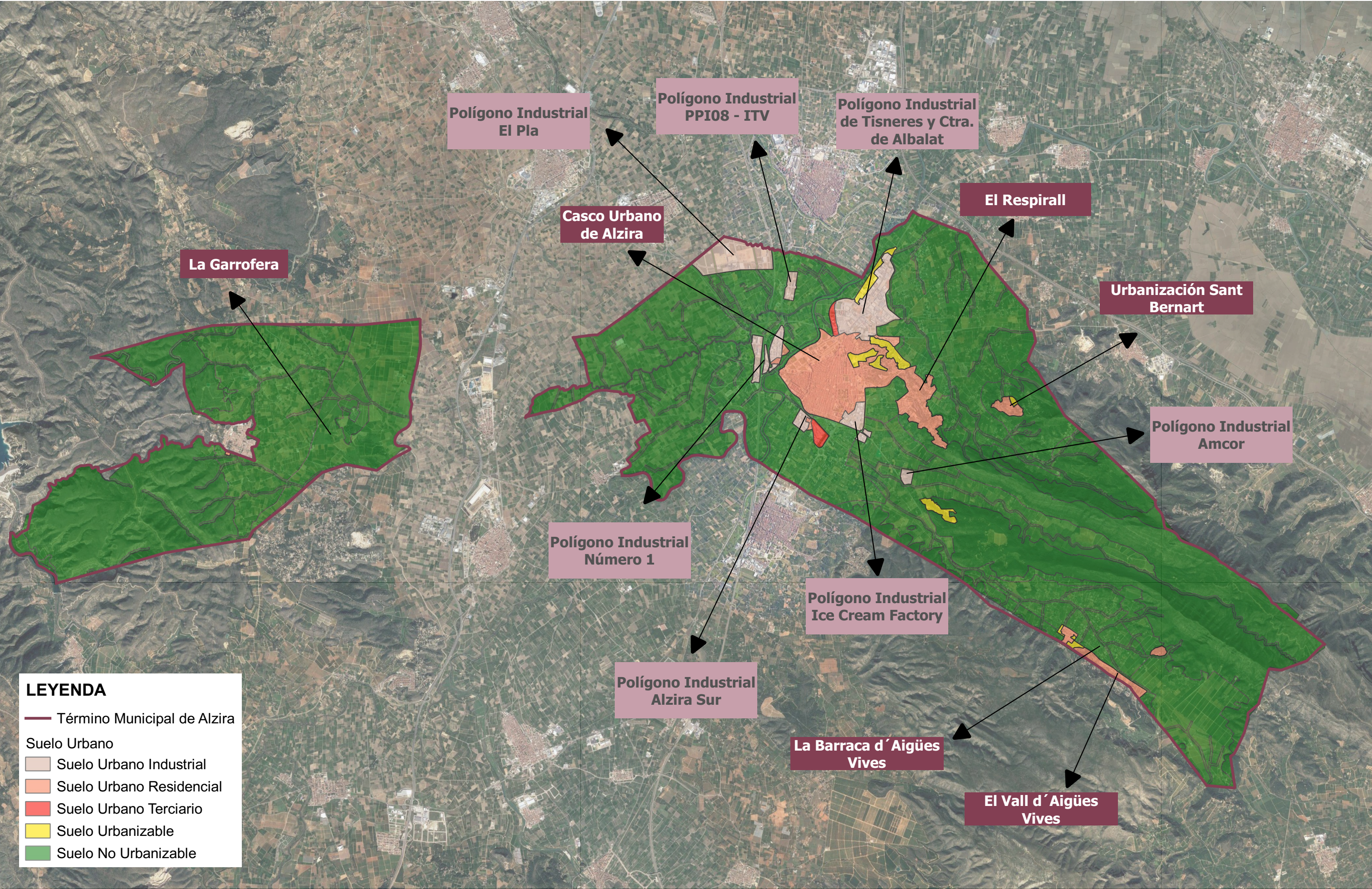
04.01 Accesibilidad de acuíferos.....	1:125.000.
04.02 Vulnerabilidad de acuíferos.....	1:125.000.
04.03 Capacidad de uso del suelo	1:125.000.
04.04 Fisiografía.....	1:125.000.
04.05 Pendientes	1:125.000.
04.06 Litología	1:125.000.
04.07 Riesgo de deslizamiento y desprendimientos.....	1:125.000.
04.08 Vías pecuarias.....	1:125.000.
04.09 Riesgo de erosión actual.....	1:125.000.
04.10 Riesgo de erosión potencial	1:125.000.
04.11 Usos del Suelo	1:125.000.





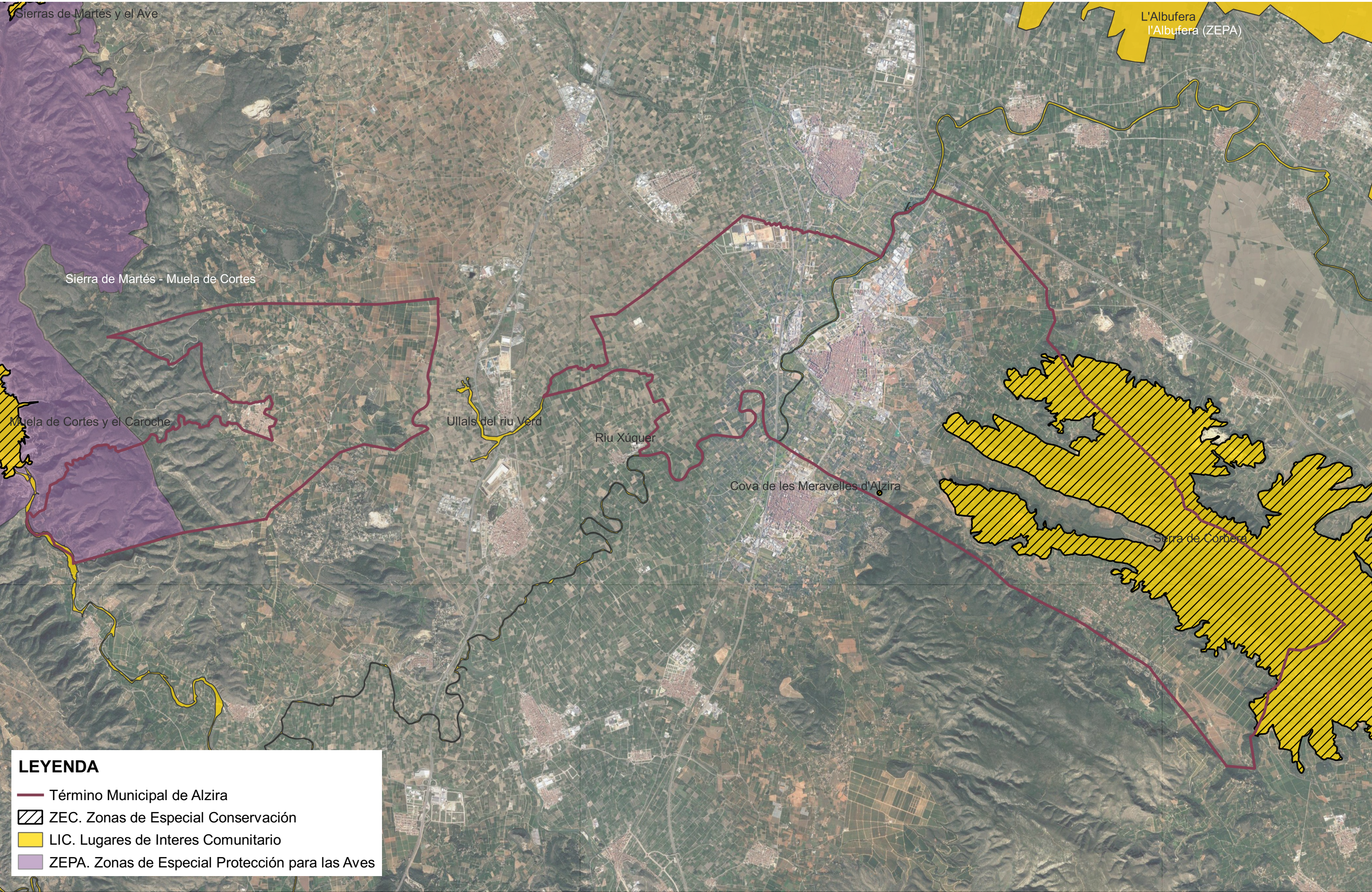
LEYENDA

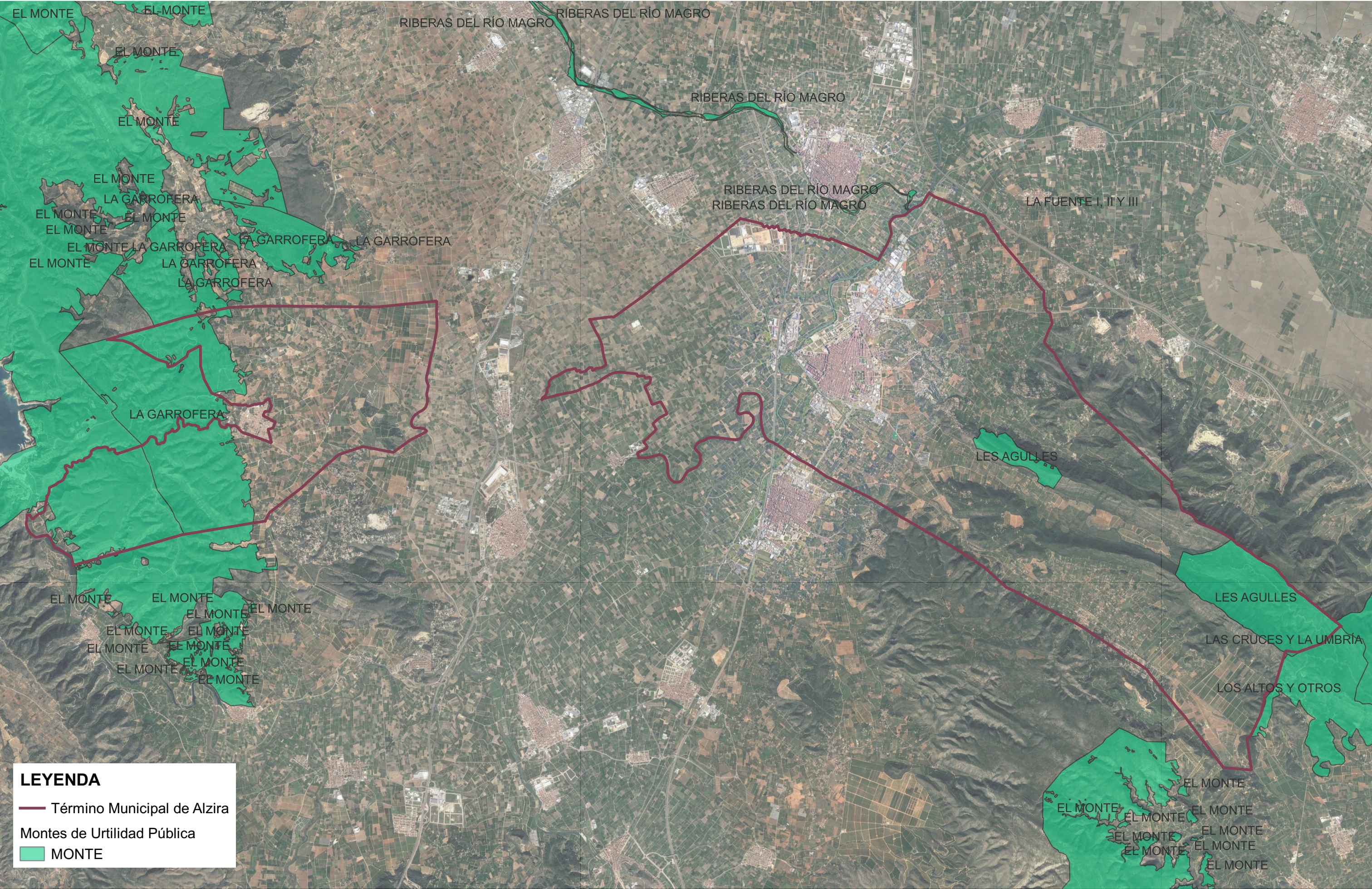
- Término Municipal de Alzira
- Terminos Municipales

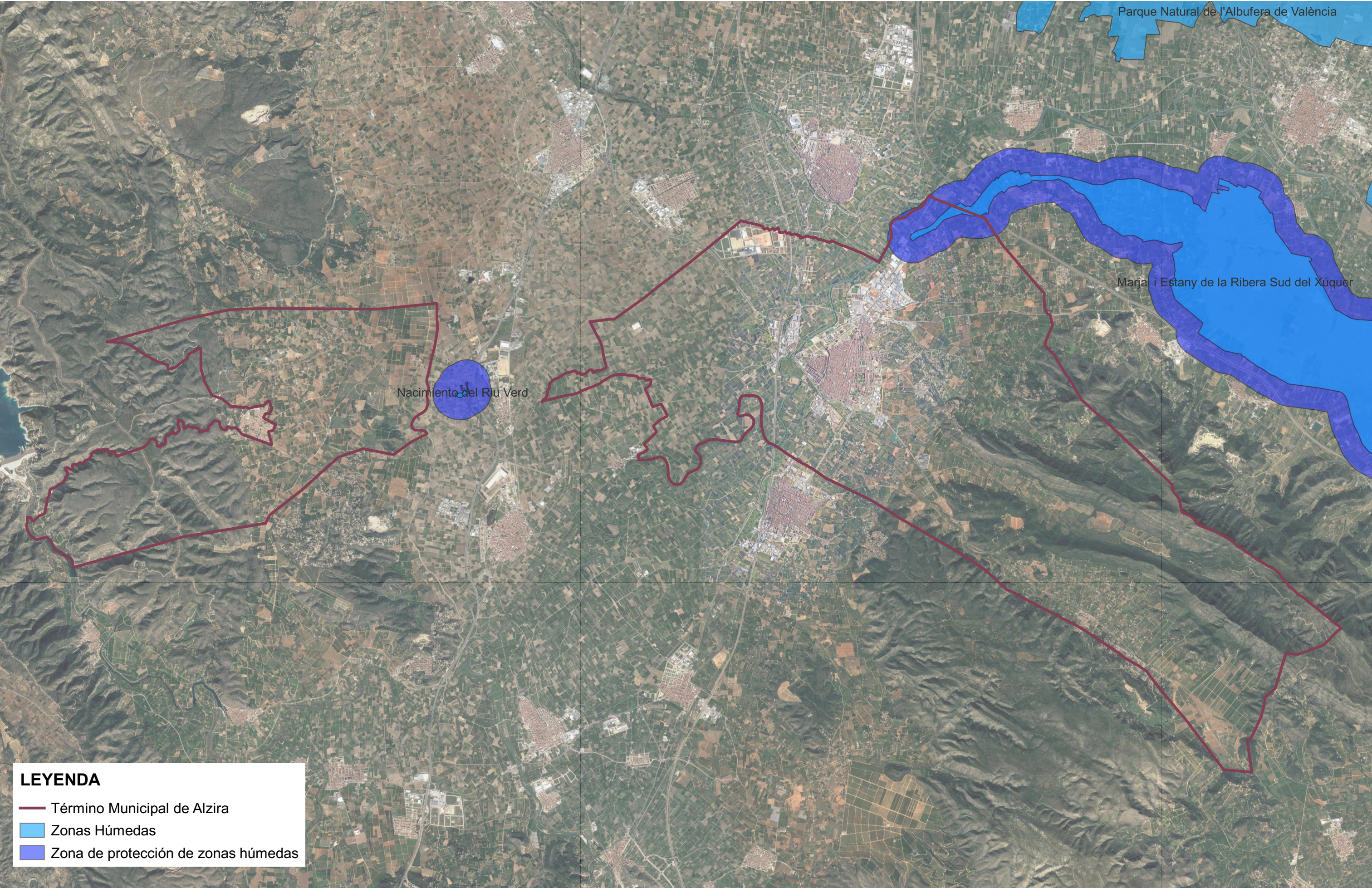


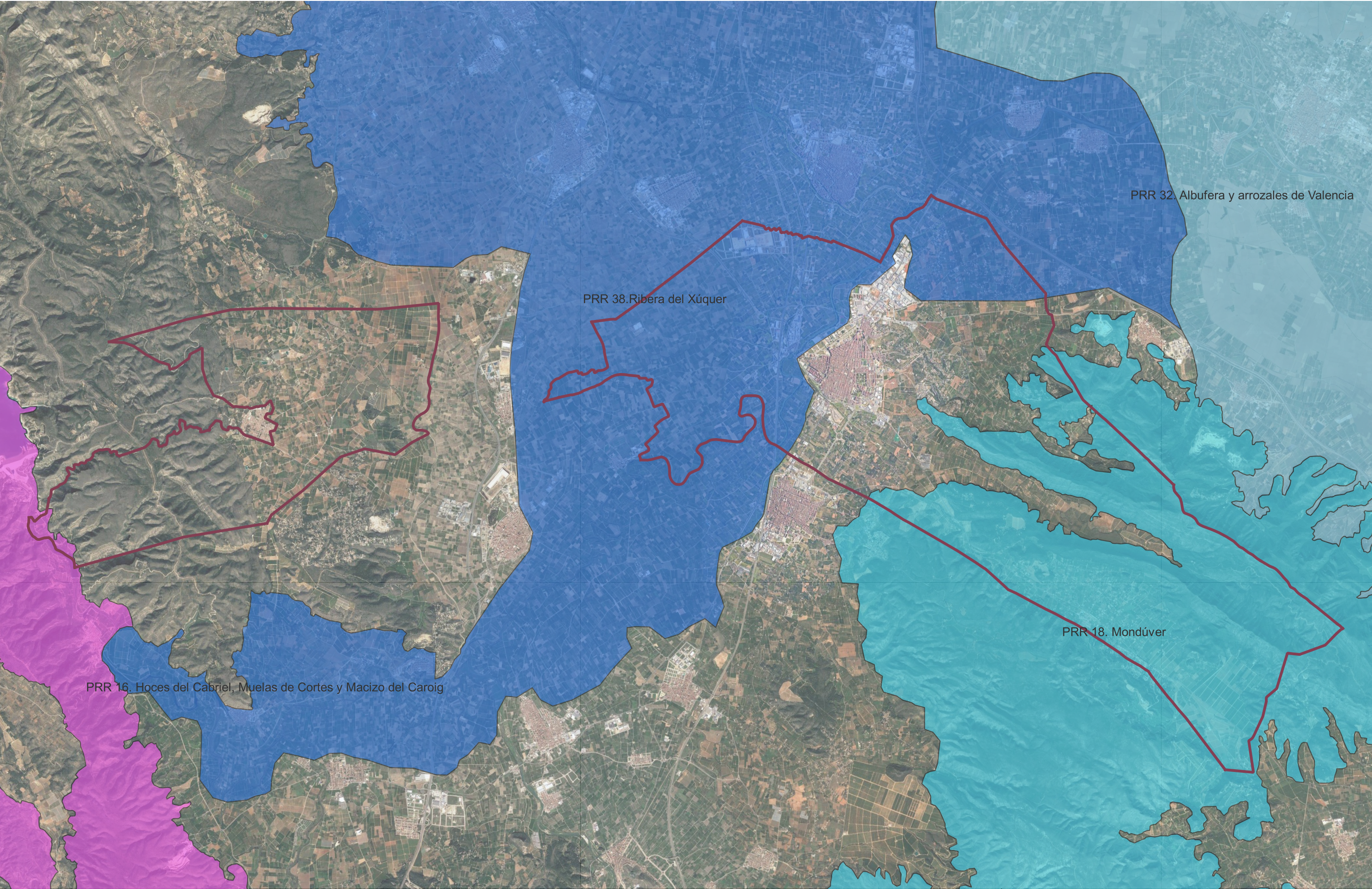
LEYENDA

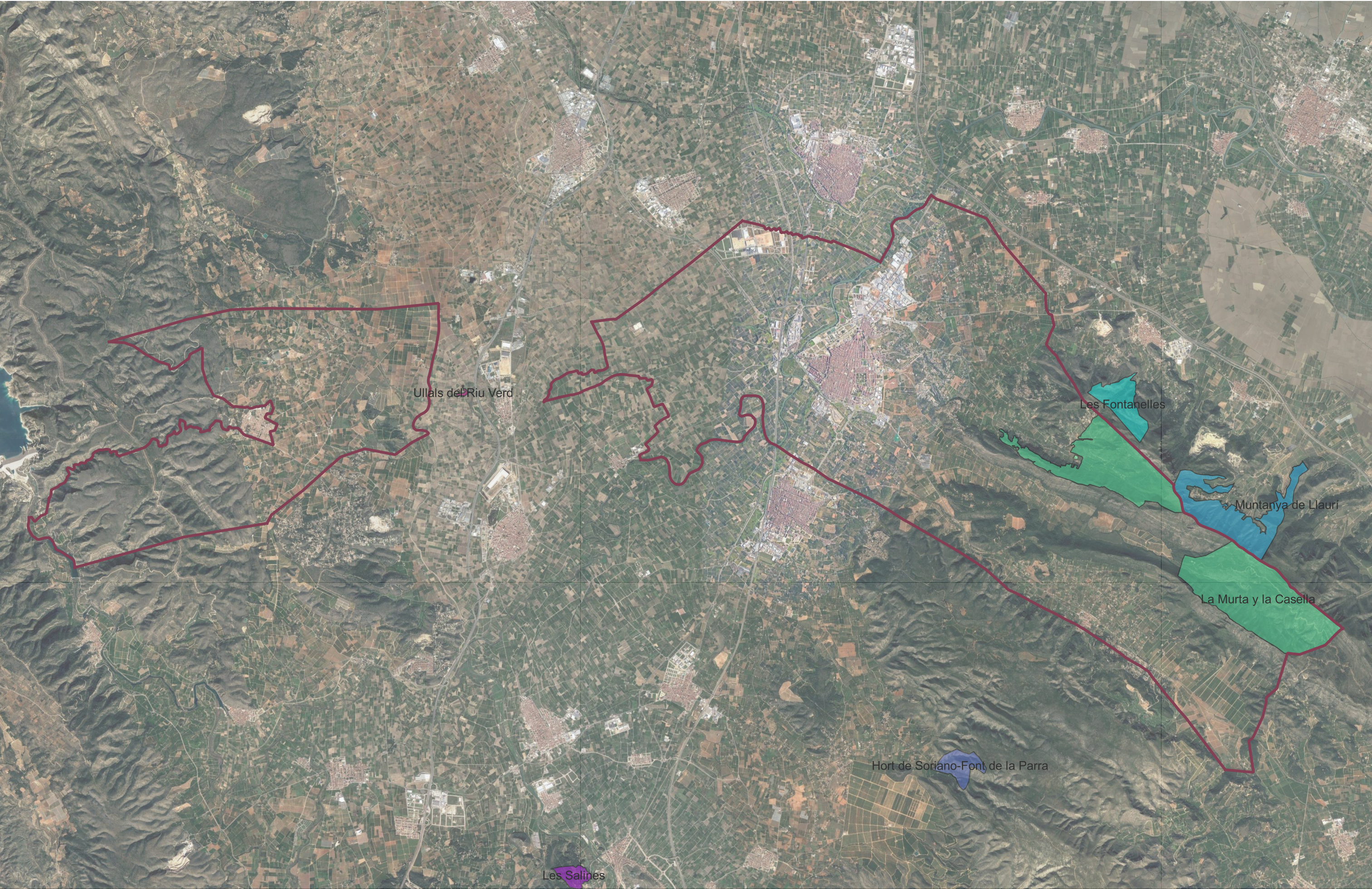
- Término Municipal de Alzira
- Suelo Urbano
 - Suelo Urbano Industrial
 - Suelo Urbano Residencial
 - Suelo Urbano Terciario
 - Suelo Urbanizable
 - Suelo No Urbanizable

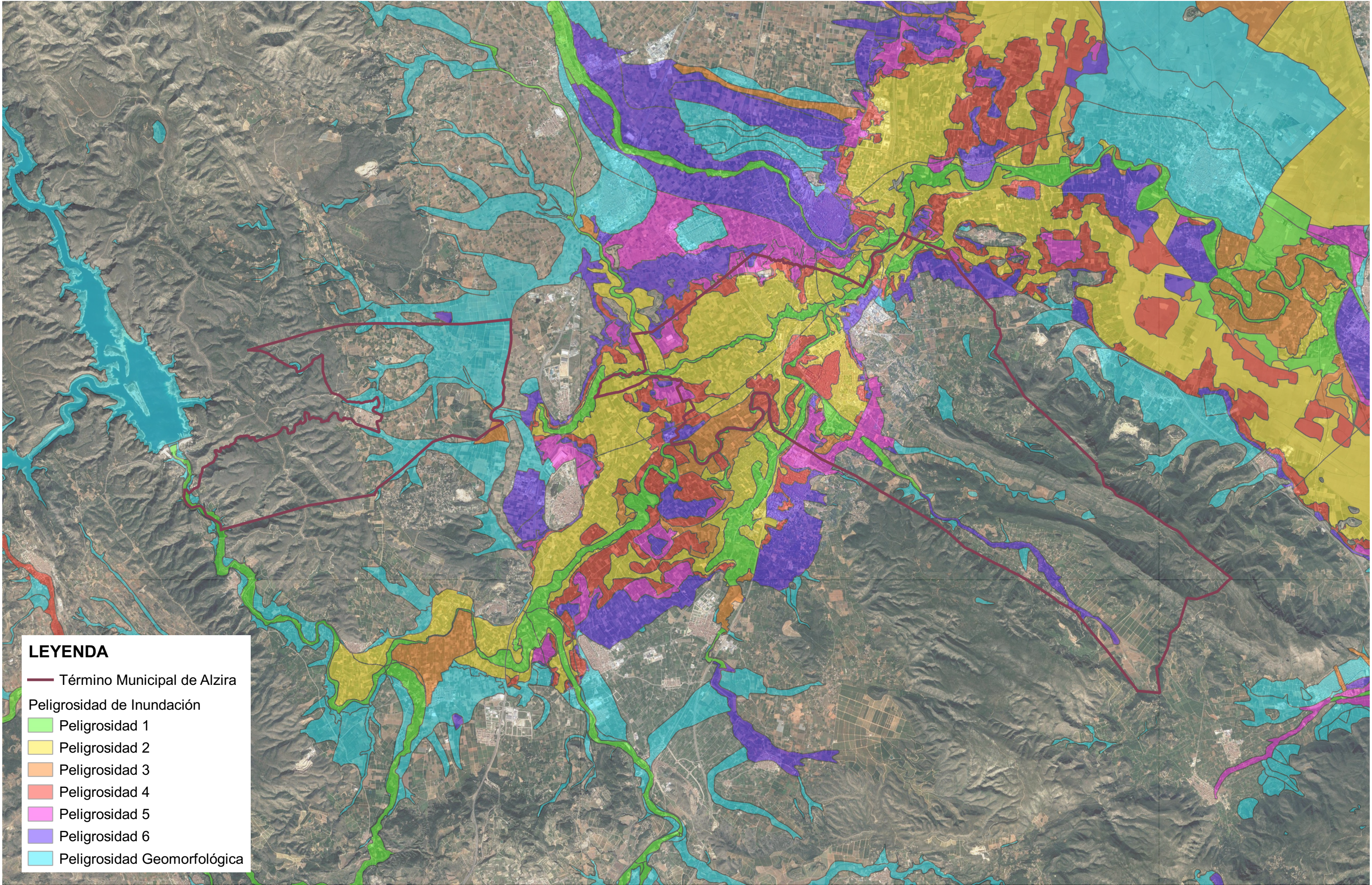














LEYENDA

Término Municipal de Alzira

Fluvial T = 10 años

PELIGROSIDAD POR INUNDACIÓN

FLUVIAL

< 0.2 m

0.2 - 0.4 m

0.4 - 0.7 m

0.7 - 1.0 m

1.0 - 1.5 m

1.5 - 2.0 m

> 2.0 m

MARINA

0 m

0 - 0.2 m

0.2 - 0.4 m

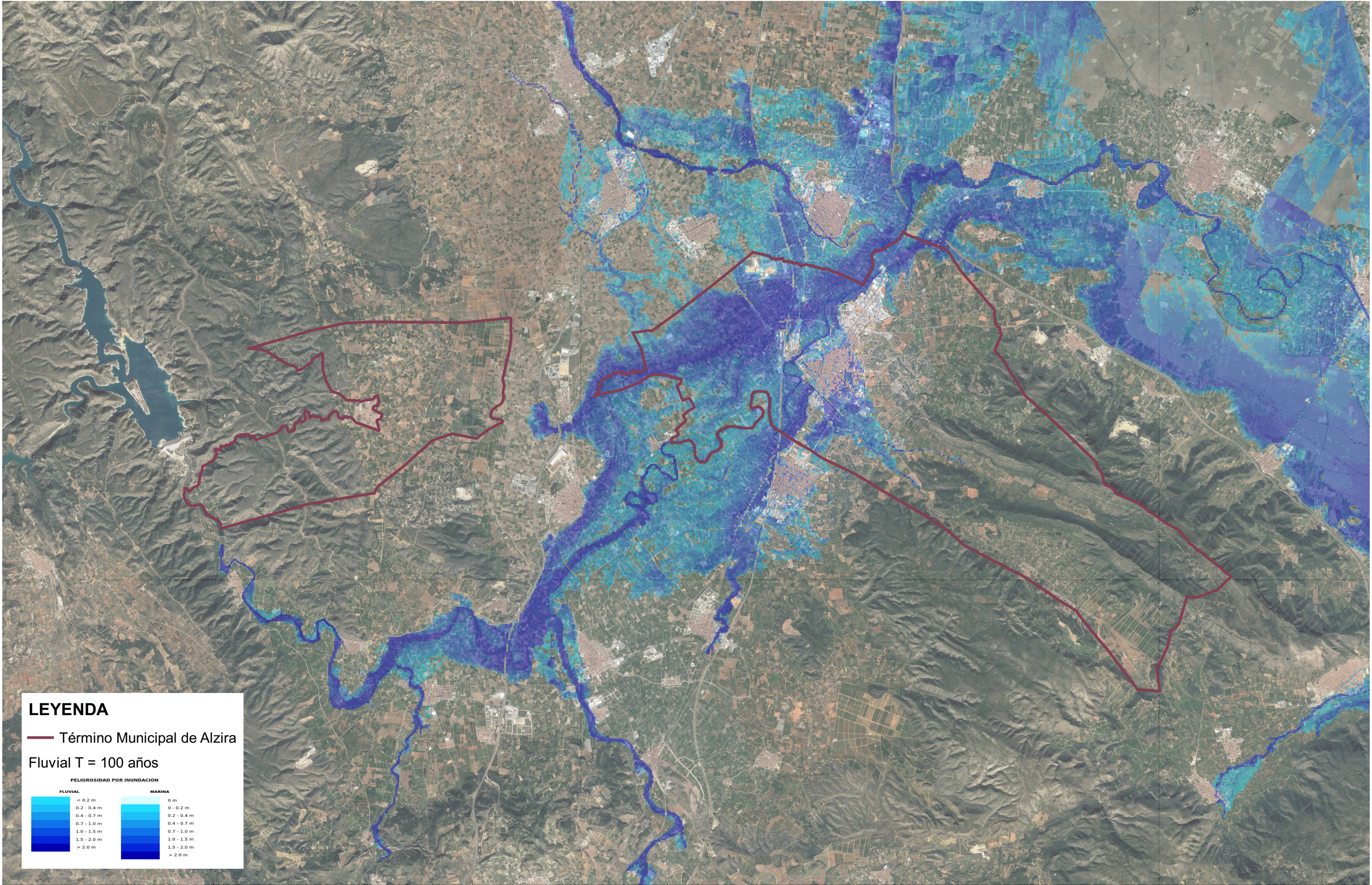
0.4 - 0.7 m

0.7 - 1.0 m

1.0 - 1.5 m

1.5 - 2.0 m

> 2.0 m

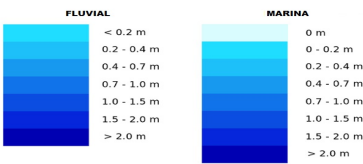


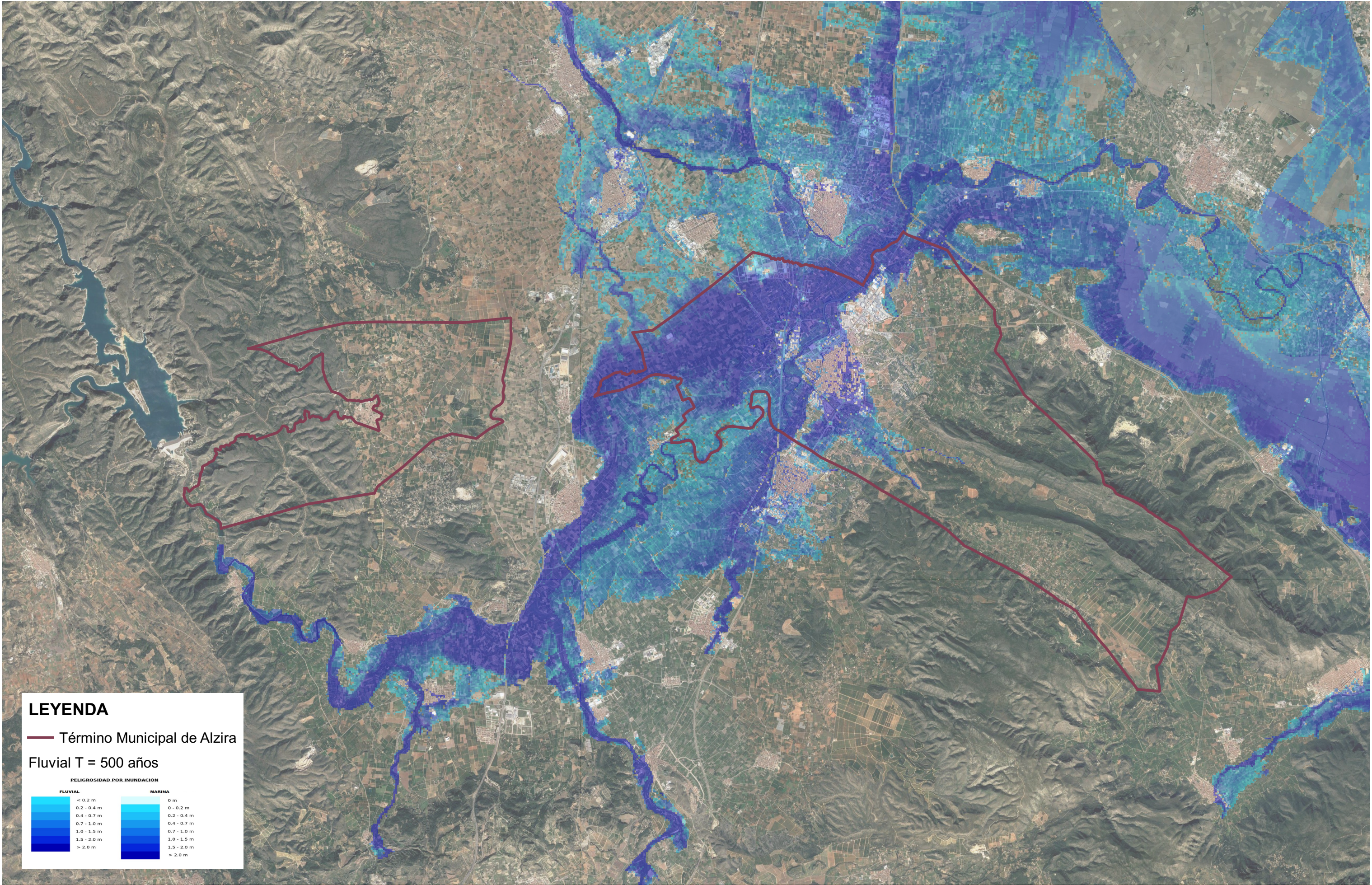
LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Fluvial T = 100 años

PELIGROSIDAD POR INUNDACIÓN



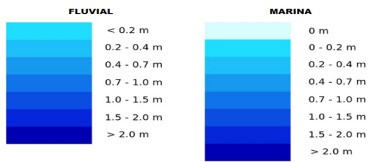


LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Fluvial T = 500 años

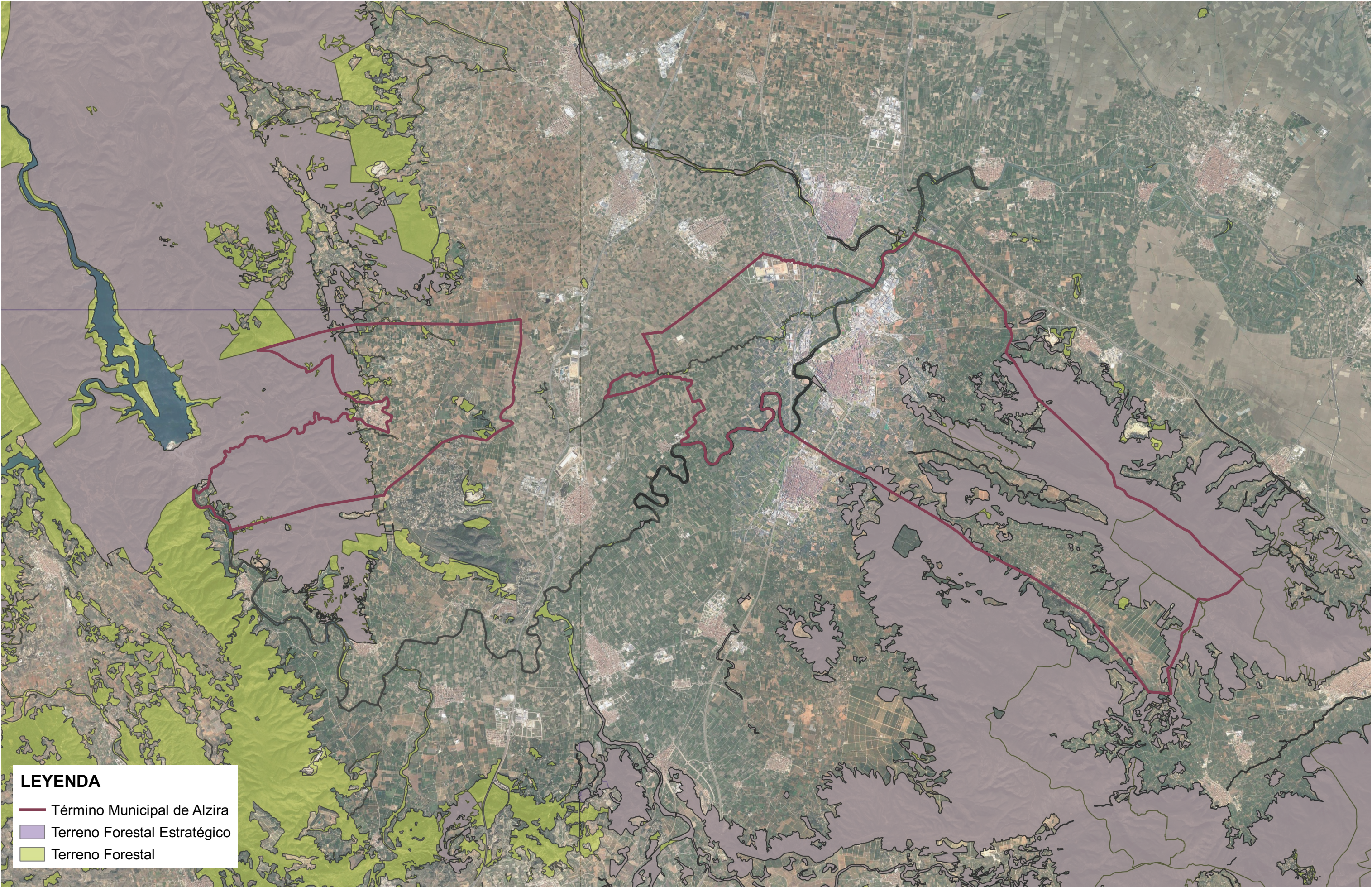
PELIGROSIDAD POR INUNDACIÓN

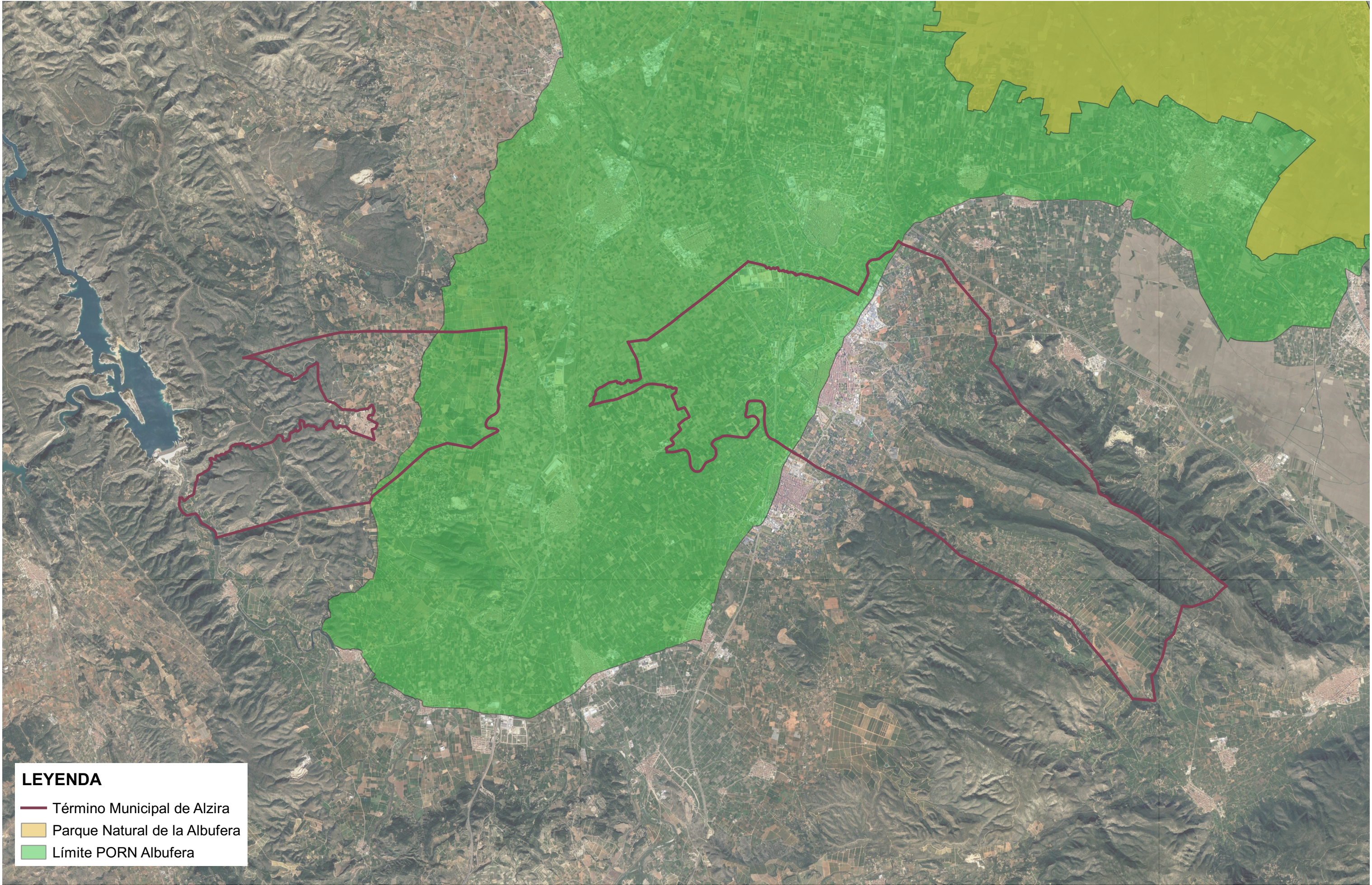




LEYENDA

- Término Municipal de Alzira
- Ámbito estricto: 500 m
- Ámbito ampliado: 1.000 m
- Ámbito de conexión: 2.000 m





LEYENDA

- Término Municipal de Alzira
- Parque Natural de la Albufera
- Límite PORN Albufera

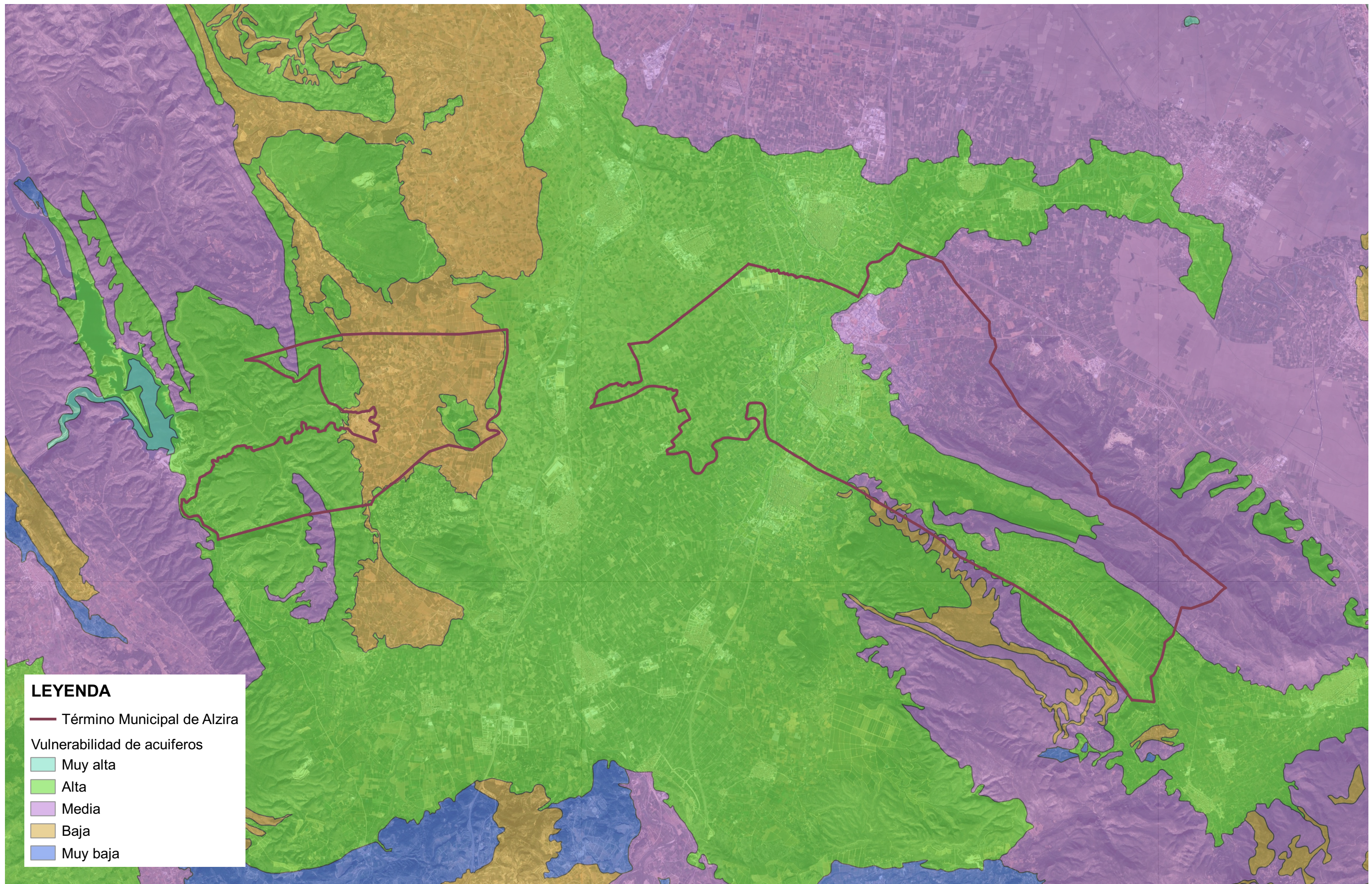


LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Accesibilidad de acuíferos

- Alta
- Baja
- Media



LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Vulnerabilidad de acuíferos

Muy alta

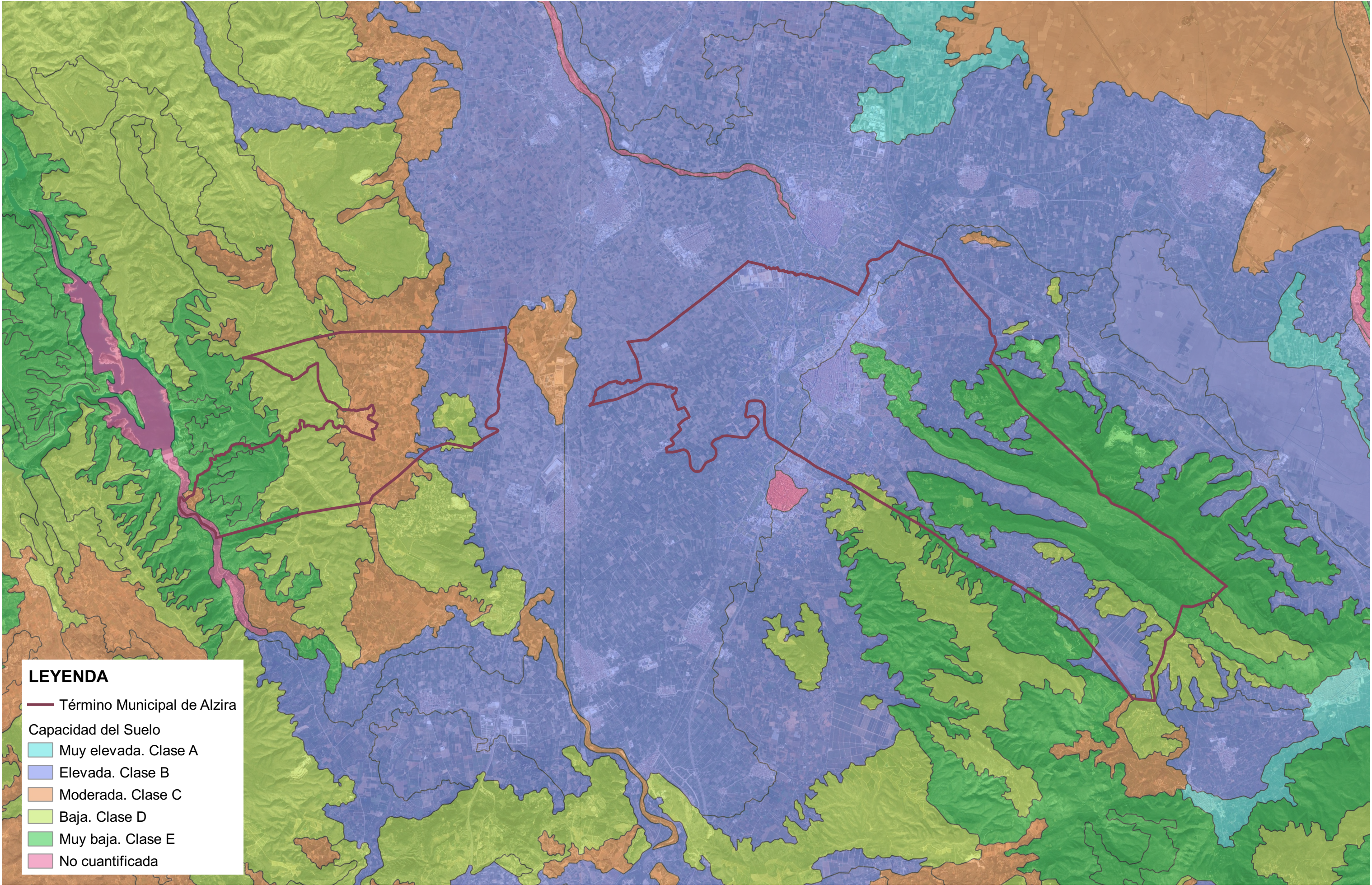
Alta

Media

Baja

Muy baja



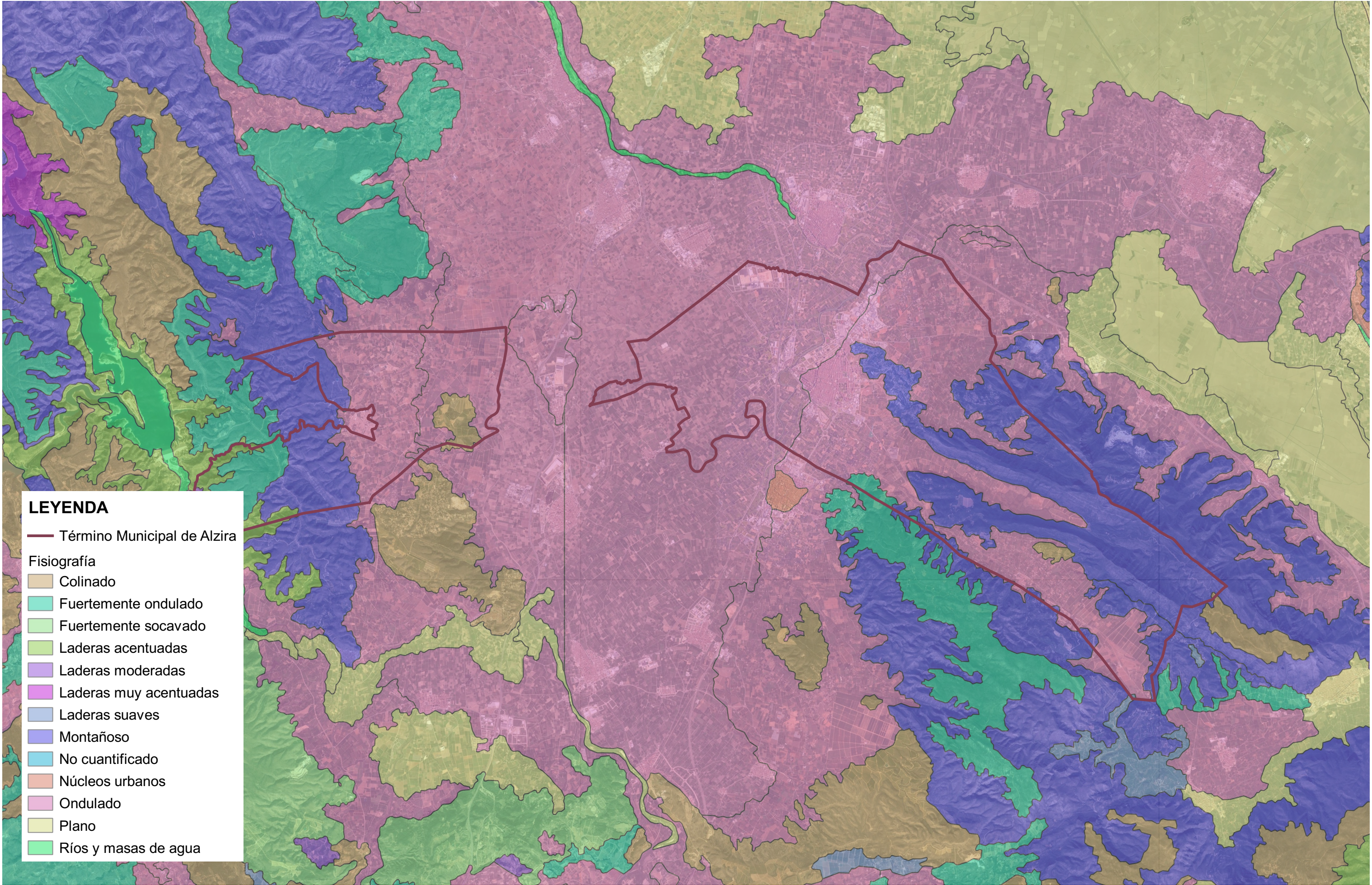


LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Capacidad del Suelo

- Muy elevada. Clase A
- Elevada. Clase B
- Moderada. Clase C
- Baja. Clase D
- Muy baja. Clase E
- No cuantificada



LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Fisiografía

Colinado

Fuertemente ondulado

Fuertemente socavado

Laderas acentuadas

Laderas moderadas

Laderas muy acentuadas

Laderas suaves

Montañoso

No cuantificado

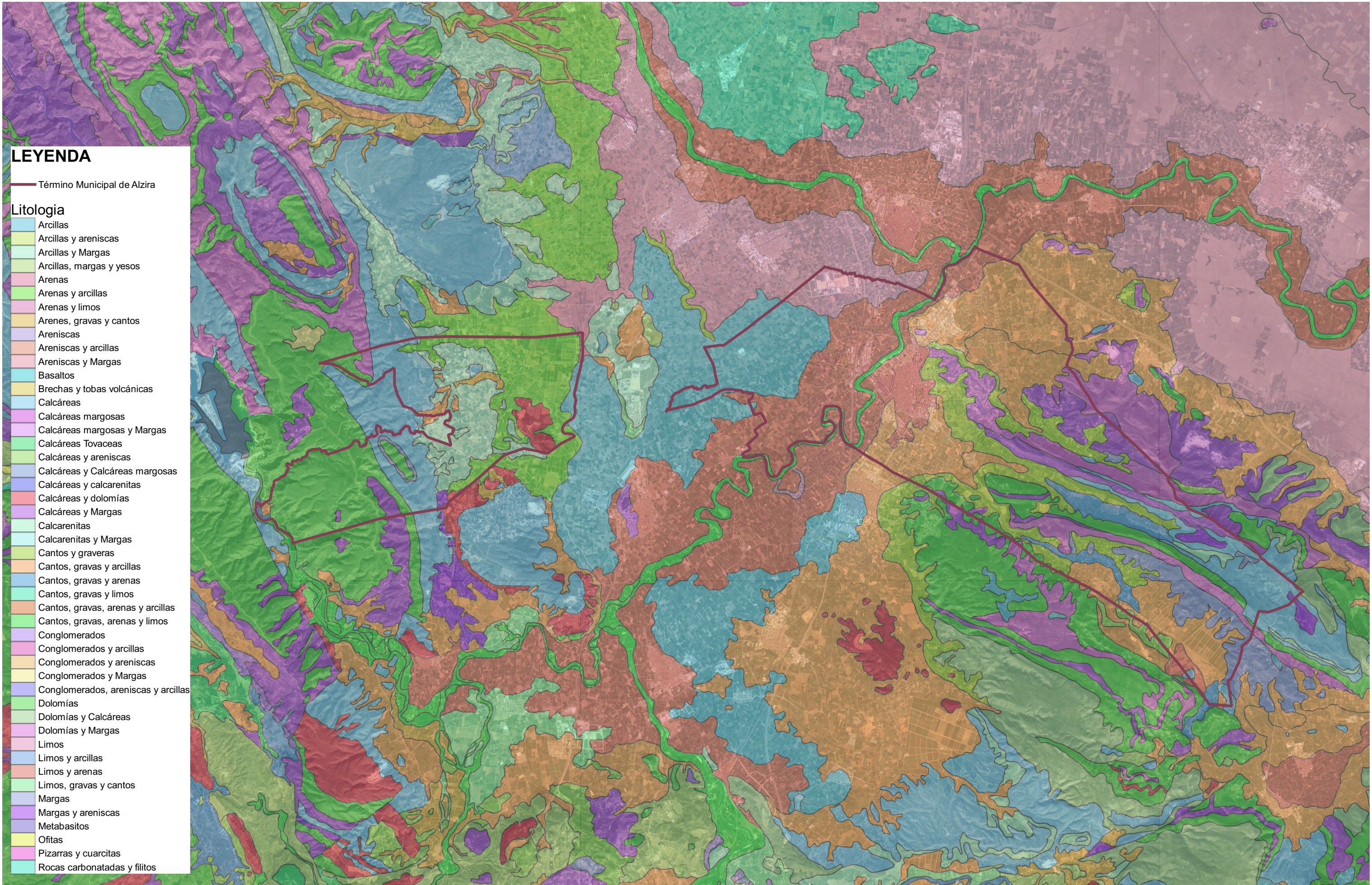
Núcleos urbanos

Ondulado

Plano

Ríos y masas de agua





LEYENDA

Término Municipal de Alzira

Litología

Arcillas

Arcillas y areniscas

Arcillas y Margas

Arcillas, margas y yesos

Arenas

Arenas y arcillas

Arenas y limos

Arenes, gravas y cantos

Areniscas

Areniscas y arcillas

Areniscas y Margas

Basaltos

Brechas y tobas volcánicas

Calcáreas

Calcáreas margosas

Calcáreas margosas y Margas

Calcáreas Tovaceas

Calcáreas y areniscas

Calcáreas y Calcáreas margosas

Calcáreas y calcarenitas

Calcáreas y dolomías

Calcáreas y Margas

Calcarenitas

Calcarenitas y Margas

Cantos y graveras

Cantos, gravas y arcillas

Cantos, gravas y arenas

Cantos, gravas y limos

Cantos, gravas, arenas y arcillas

Cantos, gravas, arenas y limos

Conglomerados

Conglomerados y arcillas

Conglomerados y areniscas

Conglomerados y Margas

Conglomerados, areniscas y arcillas

Dolomías

Dolomías y Calcáreas

Dolomías y Margas

Limos

Limos y arcillas

Limos y arenas

Limos, gravas y cantos

Margas

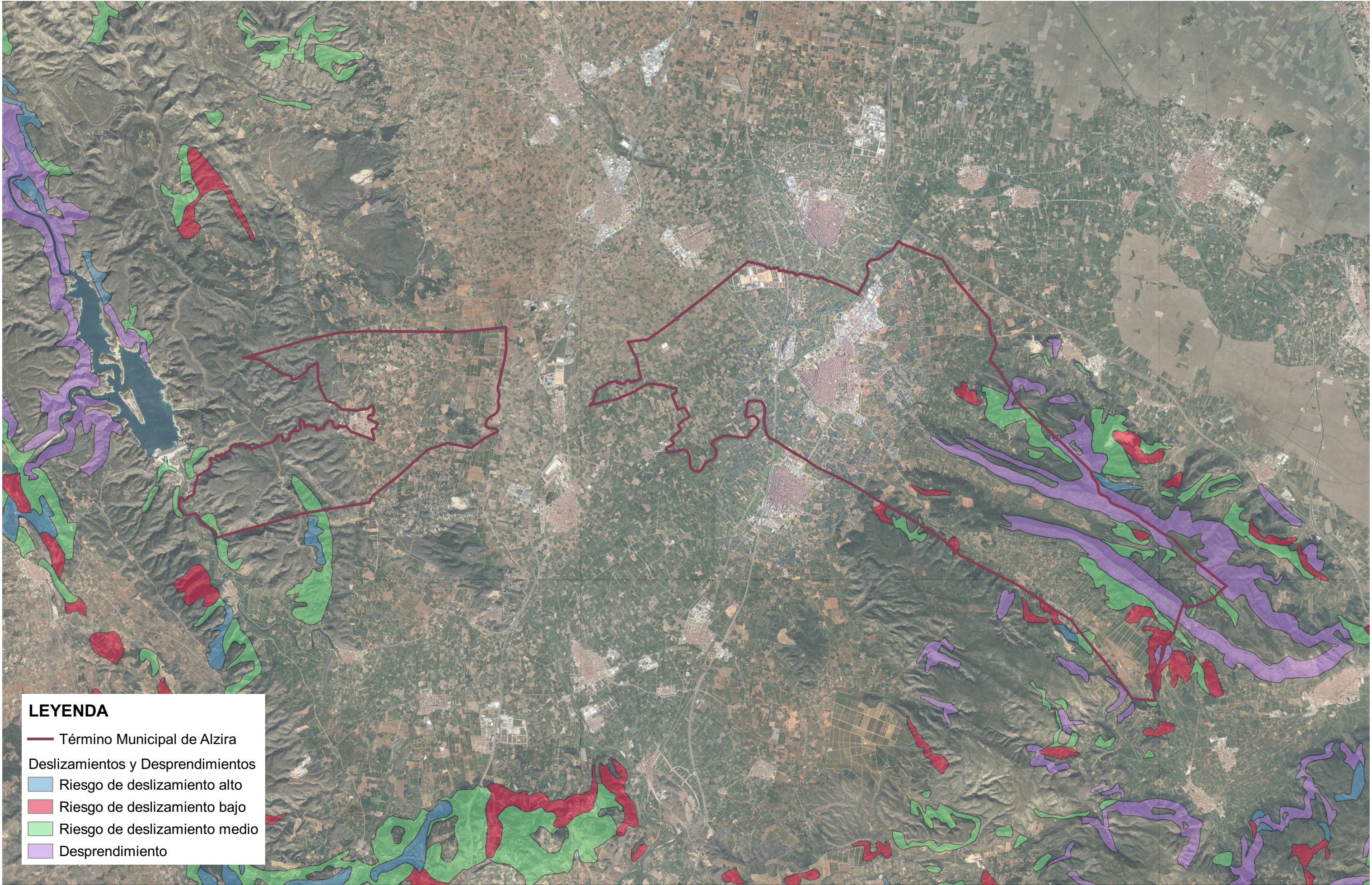
Margas y areniscas

Metasitos

Ofitas

Pizarras y cuarcitas

Rocas carbonatadas y filitos

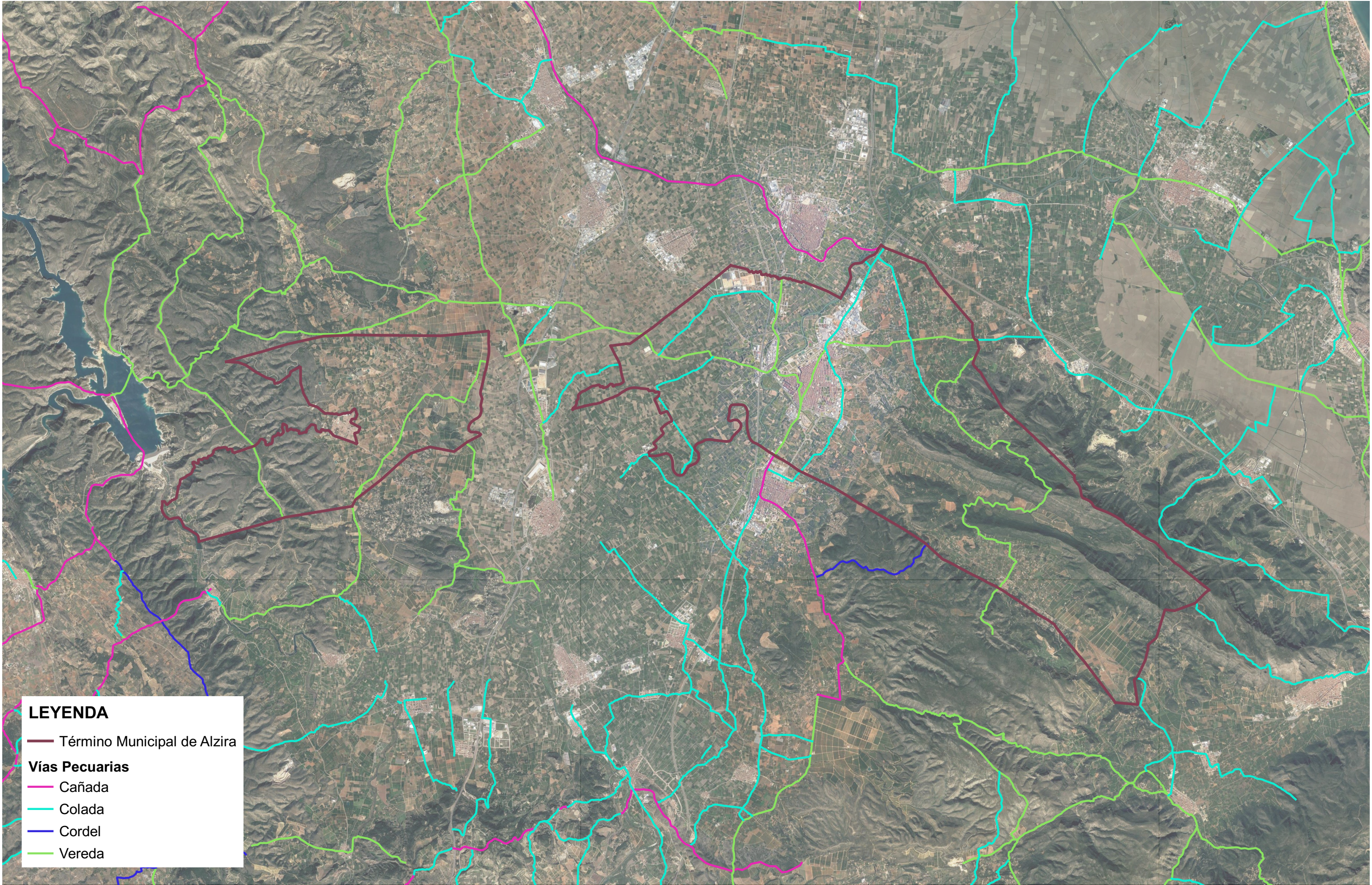


LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Deslizamientos y Desprendimientos

- Riesgo de deslizamiento alto
- Riesgo de deslizamiento bajo
- Riesgo de deslizamiento medio
- Desprendimiento



LEYENDA

— Término Municipal de Alzira

Vías Pecuarias

— Cañada

— Colada

— Cordel

— Vereda