



AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA



PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 2 DEL PUERTO DE VALENCIA

Documento A: Memoria informativa



MCVALNERA

SEPTIEMBRE de 2020

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN: OBJETO DEL PLAN Y ANTECEDENTES.....	3
1.1. ANTECEDENTES DE LA TRAMITACIÓN.....	3
1.2. PROCEDENCIA Y OBJETO DE FORMULACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....	4
1.3. RÉGIMEN JURÍDICO	5
1.4. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO	6
1.5. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	8
2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO.....	10
2.1. NOTAS HISTÓRICAS	10
2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS.....	12
2.2.1. ÁREAS DE DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE VALENCIA. ZONA SUR 2	12
2.2.2. SITUACIÓN GEOGRÁFICA.....	13
2.2.3. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	13
2.3. COMUNICACIONES TERRESTRES	17
2.3.1. ACCESOS TERRESTRES	18
2.3.2. COMUNICACIONES INTERIORES.....	23
2.4. ANÁLISIS DEL TRÁFICO PORTUARIO	25
2.4.1. ESTRUCTURA DE LOS TRÁFICOS	25
2.4.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS TRÁFICOS.....	30
2.4.3. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS	31
2.5. IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE VALENCIA.....	34
3. MODELO FUNCIONAL Y ORDENACIÓN PORTUARIA.....	37
3.1. ÁREA N.º 1: NÁUTICA DEPORTIVA Y RECREATIVA.....	38
3.2. ÁREA N.º 2: ÁREA COMERCIAL	40
3.3. ÁREA N.º 3: TRANSPORTE Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.....	48
3.4. ÁREA N.º 4: ÁREA ADMINISTRATIVA.....	50
4. RELACIÓN DEL PLAN ESPECIAL CON OTROS DOCUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	53
4.1. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.....	53

4.2. PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA SUR DEL PUERTO DE VALENCIA	55
4.3. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.....	56
4.3.1. LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.....	56
4.3.2. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA)	57
4.3.3. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATIVEL).....	58
4.3.4. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE ORDENACIÓN Y DINAMIZACIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA.....	59
4.4. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL: PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA	60
4.5. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO	64

1. INTRODUCCIÓN: OBJETO DEL PLAN Y ANTECEDENTES

El objeto de este documento es reflejar los aspectos más relevantes relativos a los condicionantes del Puerto de Valencia, tales como tráfico, instalaciones, modelo de gestión, etc., de forma que permita definir el contexto en el que se encuentra el Puerto en el momento de redacción del Plan Especial de la Zona Sur 2.

1.1. ANTECEDENTES DE LA TRAMITACIÓN

El 19 de mayo de 1986 se firma el “Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de València y el Puerto Autónomo de València sobre la Ordenación Urbanística del entorno portuario y su relación con la ciudad”, y en base a dicho Convenio el Pleno del Ayuntamiento aprueba definitivamente el 11 de octubre de 1990 el “Proyecto de Plan Especial de Ordenación de la Zona Sur del Puerto” (en adelante PEZS) de acuerdo con el Real Decreto 16/1981, de 16 de octubre. Posteriormente, el 11 de diciembre de 2014 se publicó en el BOP, la Resolución de la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Comunidad Valenciana sobre la aprobación definitiva de la Modificación del Plan Especial de ordenación de la Zona Sur del Puerto. Este Plan Especial junto con su modificación puntal, forman el documento de referencia en la actualidad en materia urbanística dentro de la zona sur de servicio del Puerto, pues constituye el Plan Especial vigente en el momento de la redacción del presente documento, en virtud de los acuerdos de aprobación previamente referidos. Cabe destacar que el presente Plan modificará parcialmente el PEZS de 1990.

El 5 de septiembre de 2011 se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (en adelante TRLPEDM) aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011.

El 26 de abril de 2013, se suscribe entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante APV o Autoridad Portuaria de Valencia), el “Convenio de Cesión gratuita de determinados bienes de la APV a favor del Ayuntamiento de Valencia”. Este convenio deja sin vigencia el firmado en mayo de 1986, y materializa la cesión al Ayuntamiento de Valencia de espacios anejos a la dársena interior y se acuerda el planeamiento conjunto entre ambas entidades de la zona portuaria próxima a Nazaret. Además, dice que los nuevos trazados de acceso al Puerto por carretera y ferrocarril, así como la ampliación del Jardín del Turia por el margen izquierdo en 20 metros lineales en sentido transversal, se deberán plasmar en el Plan Especial de la Zona Sur 2 del Puerto, incluyendo los respectivos compromisos del Ayuntamiento de Valencia de redacción del proyecto de ajardinamiento de esa franja y de la APV de ejecución de la obra a su cargo.

1.2. PROCEDENCIA Y OBJETO DE FORMULACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El presente Plan Especial se redacta en base a la DEUP aprobada del Puerto de València, por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre, para dar cumplimiento al Artículo 56 de la TRLPEMM “Articulación urbanística de los puertos”:

“1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en un plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo

efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un periodo de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.”

En base a lo anterior, el TRLPEMM habilita a la APV para la formulación del presente Plan Especial en los terrenos incluidos en su ámbito, identificados como la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia, la cual encarga a MCVALNERA, S.L. su redacción. El equipo de MCVALNERA responsable de su elaboración ha estado formado por Macario Fernández-Alonso Trueba, como Director de los trabajos, Noé Fernández López, como jefe de proyecto, Diego Souto Couceiro y Ana Mansilla Piñón, además de sus colaboradores.

1.3. RÉGIMEN JURÍDICO

Las determinaciones del presente documento se plantean de conformidad con lo previsto en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisajístico, de la Comunidad Valenciana, (en adelante LOTUP), en su modificación posterior mediante la Ley 1/2019, de 5 de febrero, y en la legislación urbanística estatal vigente, así como con el TRLPEMM, los Planes de Acción Territorial, la normativa en materia ambiental y aquella normativa vigente que no entre en contradicción con el TRLPEMM.

- 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.
- Ley 10/2015, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat.
- Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana, aprobado por Orden del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de 26 de abril de 1999 (marco orientativo, disposición legal no obligatoria).

Además, en materia de costas, serán de aplicación:

- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.
- Reglamento General de Costas, aprobado por R.D. 876/2014, de 10 de octubre.
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral y de Modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

En materia de Puertos:

- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) (RDL 2/2011 de 5 de septiembre).
- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de València (DEUP), aprobado por la orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre.

En materia aeronáutica:

- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (B.O.E. nº 292, de 7 de diciembre).
- Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, (B.O.E., nº118, de 17 de mayo).
- Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de València (B.O.E. nº129, de 28 de mayo de 2008).
- Plan Director del Aeropuerto de València vigente, de abril de 2010, aprobado mediante Orden Ministerial FOM /3417/2010 de 29 de noviembre de 2010, (B.O.E. nº2, de 3 de enero de 2011).

Por último, en materia de Patrimonio:

- Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciana (en adelante LPCV).
- Ley 7/2004, de 19 de octubre, de la Generalitat, que modifica LPCV.
- Ley5/2007, de 9 de febrero, de la Generalitat, que modifica LPCV
- Ley 10/2012, de 21 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat, que modifica LPCV.

1.4. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

La definición del ámbito de actuación del Plan Especial se realiza sobre la base de la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Valencia establecida en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) aprobada mediante la Orden

FOM/1973/2014, de 28 de octubre, por la que se aprueba la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Valencia.

Con estos límites, el ámbito de actuación del presente Plan Especial de la Zona Sur 2 se circunscribe a los terrenos del Puerto de Valencia ubicados entre el Muelle de Poniente y la dársena de embarcaciones menores situada junto a los terrenos ocupados por el Club Náutico de Valencia.



Figura 1: Ámbito de actuación del Plan Especial de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia

Tras la aprobación de la DEUP, cabe la formulación de los Planes Especiales para el desarrollo del sistema general portuario, en virtud del artículo 56 del TRLPEMM.

La Zona Sur 2 del Puerto de Valencia está constituida por tres áreas que tienen, de acuerdo con las determinaciones de la DEUP, usos diferentes: mixto náutico-deportivo /complementario náutico-deportivo, complementario comercial y mixto comercial /complementario comercial.

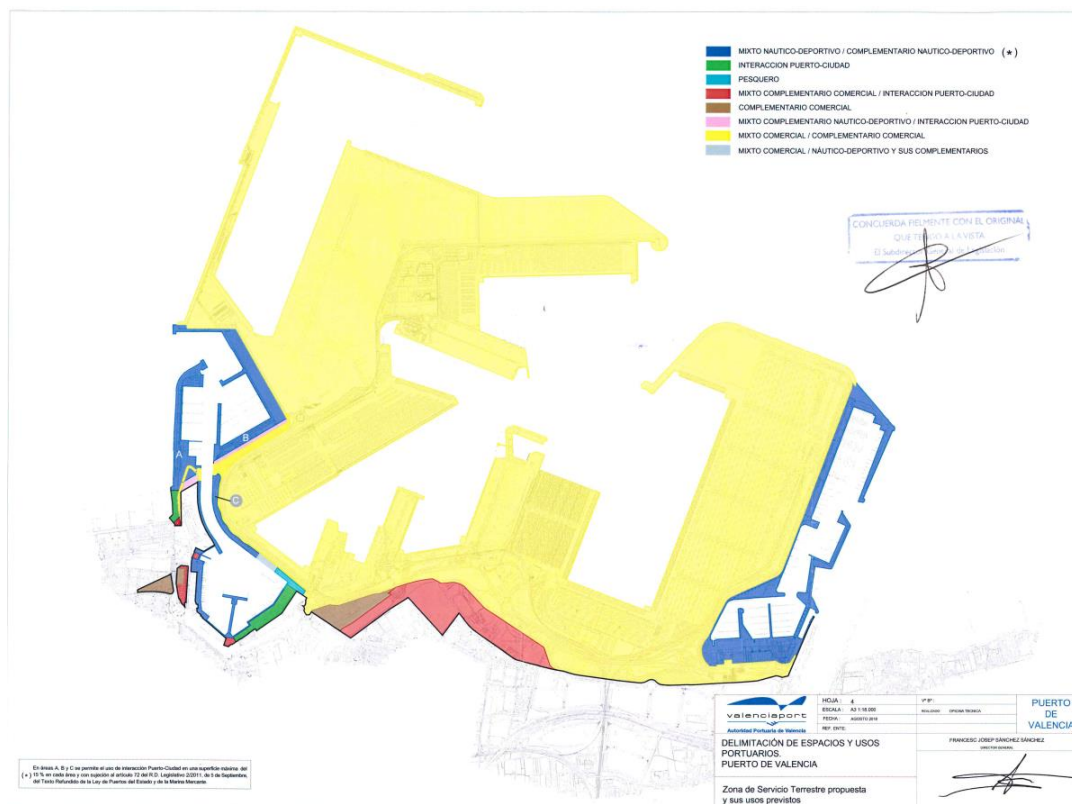


Figura 2: Asignación de usos de la DEUP en el ámbito del Plan Especial (2014)

1.5. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

En cuanto a las afecciones y cuestiones ambientales y patrimoniales, la entrada en vigor de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental determina que el órgano ambiental competente debe llevar a cabo las actuaciones que resulten procedentes en relación con el Plan Especial. Por ello, en los inicios de la tramitación del Plan Especial, el 13 de julio de 2015 la Autoridad Portuaria de Valencia presentó ante el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad Valenciana, solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de Valencia, dando inicio al expediente 146-15-EAE. Con la documentación, se facilitó un borrador de Plan Especial y el documento inicial estratégico, donde se realizaba un diagnóstico de la situación actual del medioambiente relacionado.

La Dirección General, como órgano ambiental y en virtud del artículo 51.2.b de la LOTUP, determinó en su Informe Ambiental y Territorial Estratégico que las actuaciones del Plan Especial de la Zona Sur del Puerto de Valencia no tendrán incidencia significativa sobre el modelo territorial vigente del municipio y no afectarán a elementos del patrimonio natural, incidiendo únicamente sobre un ámbito de suelo urbano consolidado por los usos a los que ha venido destinándose. Así, el órgano ambiental emite Informe Ambiental y Territorial

Estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégico. Sin embargo, previamente a la aprobación definitiva, se exige el cumplimiento de las siguientes determinaciones:

- Obtener el correspondiente informe preceptivo y vinculante de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.
- Obtener el informe preceptivo y vinculante en materia de costas de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- Realizar una memoria de impacto patrimonial y obtener informe de la administración competente en esta materia.
- Realizar un estudio de demandas de recursos hídricos y acreditar la disponibilidad sobre dichos recursos y obtener informe de la administración competente en la materia.

Asimismo, el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje emite el 15 de febrero de 2016 un informe en el que se indica que el Plan o Planes que se redacten para el desarrollo del ámbito de la Zona Sur del Puerto, *“deberá ir acompañado de un estudio de integración paisajística que permita definir una fachada urbana de calidad hacia el mar, y fijar criterios y directrices que garanticen la integración en el paisaje marítimo y portuario de los usos e instalaciones que se permitan”*.

Además, consultando los planos de inundabilidad del Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) se observa que la Zona Sur 2 del Puerto está afectada por riesgo de inundación medio en la zona del cauce. A raíz de eso, en abril de 2017 y tras estudio presentado por la Autoridad Portuaria de Valencia en el que se comprueba que, en el tramo enterrado del cauce del Turia, no se produce desbordamiento durante una avenida, el Servicio de Ordenación del Territorio y Paisaje determina que el ámbito del Plan Especial Zona Sur no se encuentra afectado por riesgo de inundación, si bien se recomienda que se eleve la zona verde al sur del trazado enterrado del antiguo cauce del río Turia (Zona Sur 1).

2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO

El Puerto de Valencia es un Puerto de Interés General ubicado en la costa este de la Península Ibérica, concretamente en el Arco Mediterráneo Occidental, en línea con el corredor marítimo este-oeste que atraviesa el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar, lo que lo sitúa en una privilegiada situación geoestratégica.



Figura 3: Ubicación del Puerto de Valencia

Cuenta con una superficie de flotación de 5.851.000 m², complementada con una superficie terrestre total de 5.486.000 m², en la cual se encuentran un total de 25 muelles, los cuales suponen un total de 13.604 m de línea de atraque.

Las características anteriores, junto con su localización, lo han convertido en uno de los principales puertos de la Península Ibérica, llegando a ser el puerto natural de Madrid. Destaca, principalmente, el tráfico de mercancía general contenerizada, junto con la consolidación a lo largo de los últimos años del tráfico de pasaje en régimen de crucero.

El Puerto de Valencia ocupó en el año 2018 el primer puesto del ranking de puertos españoles en tráfico total de contenedores y en tráfico de contenedores en Import/Export. Asimismo, el Puerto de Valencia ocupó el puesto quinto en el ranking europeo y el puesto vigesimonoveno dentro del ranking mundial, lo que muestra su fortaleza competitiva y su gran posicionamiento dentro del tráfico mundial de contenedores.

2.1. NOTAS HISTÓRICAS

La conformación de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia es el resultado de una serie de proyectos y ampliaciones que se fueron desarrollando desde finales del siglo XVIII hasta nuestros días. Las primeras iniciativas para conformar un puerto para el Grao de Valencia se basaron en la creación de un muelle de mayor longitud, el de Levante, y un contramuelle en la parte opuesta, el de Poniente. No obstante la gran cantidad de proyectos existentes, no fue hasta la segunda mitad del siglo XIX cuando se desarrolló el puerto con un contramuelle con cierta entidad.

En las postrimerías de siglo XIX y los inicios del XX, se elaboran los primeros proyectos de un puerto moderno, con diversos muelles, espigones y diques exteriores que conformaban varias dársenas diferenciadas. La modernidad de sus proyectos estriba en que sus trazos no se verán reflejados en la imagen del puerto hasta finales de siglo. Pero precisamente por esa modernidad, y porque el comercio todavía no demandaba de esas infraestructuras, las obras avanzaban con lentitud. Durante la década de 1910, solo se ejecutó el ensanche del primitivo contramuelle –conformando el Muelle de Poniente– y el malecón del Turia.

En 1918, junto al Muelle de Poniente, empieza la edificación de los astilleros de Unión Naval de Levante los cuales se inauguraron en 1925. En esa misma década también finaliza la construcción de los diques exteriores (del Sur y del Este). Tras la Guerra Civil, a principios de los años cuarenta, se inicia el relleno del futuro Espigón del Turia-Norte (llamado entonces Muelle del Armamento) y del Muelle del Turia, finalizando el espigón esa misma década y el muelle en los años 60. En este decenio también se construirá el Muelle Sur. En los setenta se inicia la construcción de la plataforma y dársena del Club Náutico, situado unos kilómetros al sur del puerto, junto a la nueva desembocadura del Turia.

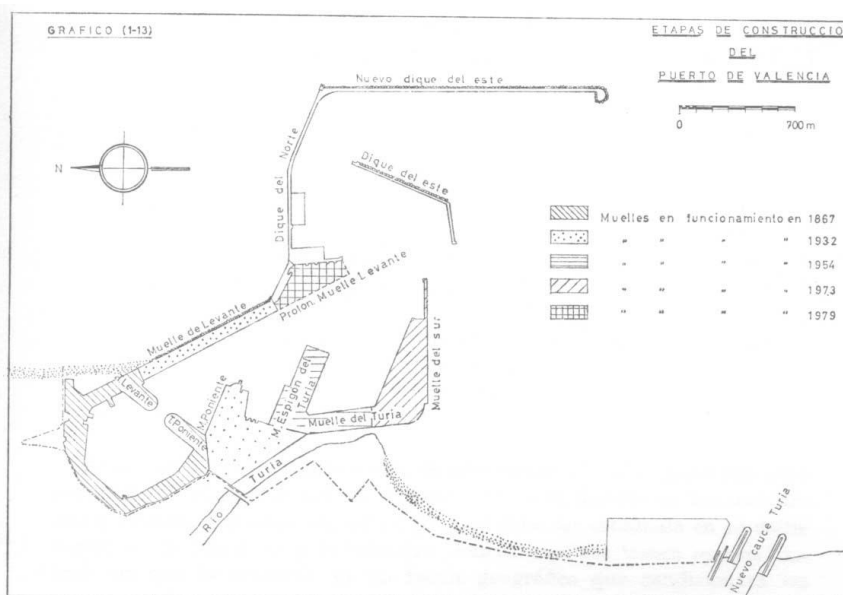


Figura 4: Etapas de construcción del Puerto de Valencia. Fuente: Notas históricas del Puerto de Valencia

A caballo entre los años ochenta y noventa la zona sur del puerto comienza a configurar su aspecto actual. Se inicia el acceso sur y en 1992 empieza la construcción del Muelle Príncipe Felipe, el cual inició su explotación en 1998, convirtiéndose en la terminal de contenedores más extensa del puerto. En él se ubica actualmente la terminal CSP Iberian Valencia Terminal.



Figura 5: Imagen del Puerto de Valencia en el año 2002. Fuente: Notas históricas del Puerto de Valencia

En 1996 se inicia la construcción del Muelle Transversal de Costa, llamado posteriormente Muelle de MSC, por la instalación de Mediterranean Shipping Company en ese espacio. Fue finalizado en 2007 y, en un primer momento, esta plataforma y la del Muelle Sur estaban separadas por la desembocadura del Turia; pero finalmente se decide unir ambos muelles para crear una gran plataforma. La última gran actuación de la zona sur del puerto fue la ampliación de las instalaciones para embarcaciones náutico-deportivas del Club Náutico, las cuales se iniciaron en 2006 y apenas dos años después estaban finalizadas.

2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

En este punto es objeto de estudio el entorno físico de la zona Sur 2 del Puerto de Valencia, en el que se incluirán los correspondientes datos de emplazamiento que permitan ubicar y establecer un contexto para las áreas de desarrollo del Plan Especial.

2.2.1. ÁREAS DE DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE VALENCIA. ZONA SUR 2

El ámbito de la Zona Sur 2 comprende un área puramente portuaria, la cual, en su mayor parte se encuentra prácticamente ordenada y consolidada (aproximadamente un 75 % del total de la superficie). Por este motivo, uno de los objetivos a seguir por el Plan Especial de esta zona es reflejar lo existente, dejando abierta la posibilidad de desarrollar en un futuro las áreas que en la actualidad no están en explotación.



Figura 6: Zona Sur del Puerto de Valencia

El Plan Especial de la Zona Sur 2 sustituirá el Plan Especial de la Zona Sur vigente, desarrollando el ámbito portuario indicado en el apartado 1. De manera concreta, abarca los terrenos portuarios delimitados por los muelles de la Dársena del Real Club Náutico de Valencia y dársena de embarcaciones menores, Dársena Sur, Nueva Dársena de Servicios Técnico-Náuticos, Dársena del Turia y Dársena de Levante (hasta el Muelle de Poniente, éste incluido).

2.2.2. SITUACIÓN GEOGRÁFICA

El Puerto de Valencia se encuentra localizado en el término municipal de Valencia, dentro de la Comunidad Valenciana ubicado en la ribera occidental del Mar Mediterráneo y en el centro del Arco Mediterráneo Occidental. Concretamente, el Puerto se ubica en las coordenadas 0° 18,1' W de longitud y 39° 26,9' N de latitud, tomando como referencia el faro ubicado en la confluencia de los diques del Norte y del Este.

2.2.3. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

a. Dársenas

La zona sur 2 del Puerto de Valencia se encuentra configurado por seis dársenas. Éstas son (de Norte a Sur): Dársena de Levante, Dársena del Turia, Dársena Sur, Nueva Dársena de Servicios Técnico-Náuticos, Club Náutico de Valencia y Dársena de embarcaciones menores.

Aun no siendo en sí mismas objeto del Plan Especial por hacer referencia a la lámina de agua, las dársenas de Levante, Turia, Servicios Náuticos, Sur, la del Real Club Náutico de Valencia y la de embarcaciones menores se configuran como condiciones de contorno para la planificación de la Zona Sur 2.



Figura 7: Dársenas de la Zona Sur del Puerto de Valencia

b. Muelles y atraques

Se detallan a continuación las principales características de los muelles que conforman las dársenas anteriormente identificadas y que se encuentran ubicadas dentro del ámbito del Plan Especial Zona Sur 2, clasificándolos en función de éstas y de su clasificación como comercial, pesquero o náutico-deportivo.

i. Dársenas comerciales

En los siguientes muelles se realiza el intercambio modal de graneles y mercancía general.

Dársena Levante				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle Poniente	333	11/9	101	Ro-Ro, pasajeros y cruceros
Muelle Espigón Turia Norte	281	11/9	75,5	Mercancía general, graneles líquidos por instalación especial

Dársena Levante				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo

Dársena Turia				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle Espigón Turia Testero	182	14	Variable	Graneles sólidos por instalación especial
Muelle Espigón Turia Sur	351	9/11	75,5	Mercancía general, GL
Muelle Turia	376	9	120	Ro-Ro, pasajeros y cruceros
Muelle Sur	549	14	200	Graneles sólidos

Dársena Servicios Técnicos-Náuticos				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Sur	59	3	Variable	Prácticos
Oeste	90	3	Variable	Prácticos
Norte	144	1,7	Variable	Prácticos
Este	205	10,5	Variable	Prácticos

Dársena Sur				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleo
Muelle Transversal Costa	776	16	430	Contenedores
Muelle Costa	538	16	350	Ro-Ro y Contenedores
Muelle Príncipe Felipe	1.440	16	600	Contenedores
Muelle Este	332	16	400	Contenedores

Tabla 1: Muelles en dársenas comerciales de la Zona Sur

ii. Dársenas náutico-deportivas

En las siguientes dársenas de la Zona Sur existen atraques destinados a un uso náutico-deportivo:

Dársena Real Club Náutico de Valencia				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Uso
Línea de atraque 1	417	8		Embarcaciones menores
Línea de atraque 2	231	8		Embarcaciones menores
Línea de atraque 3	321	2,5		Embarcaciones menores
Línea de atraque 4	206	2,5		Embarcaciones menores
Línea de atraque 5	242	4		Embarcaciones menores
Línea de atraque 6	183	4	165	Embarcaciones menores
Nueva Dársena	2.040			Embarcaciones menores

Tabla 2: Atraques en dársenas destinadas a uso náutico-deportivo de la Zona Sur

iii. Dársena de embarcaciones menores

Dársena de embarcaciones menores				
Muelle	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Uso
Línea de atraque 1	155		1,50	Embarcaciones menores
Línea de atraque 2	200		1,50	Embarcaciones menores
Línea de atraque 3	30		1,50	Embarcaciones menores

Tabla 3. Atraques en dársenas destinadas a embarcaciones menores

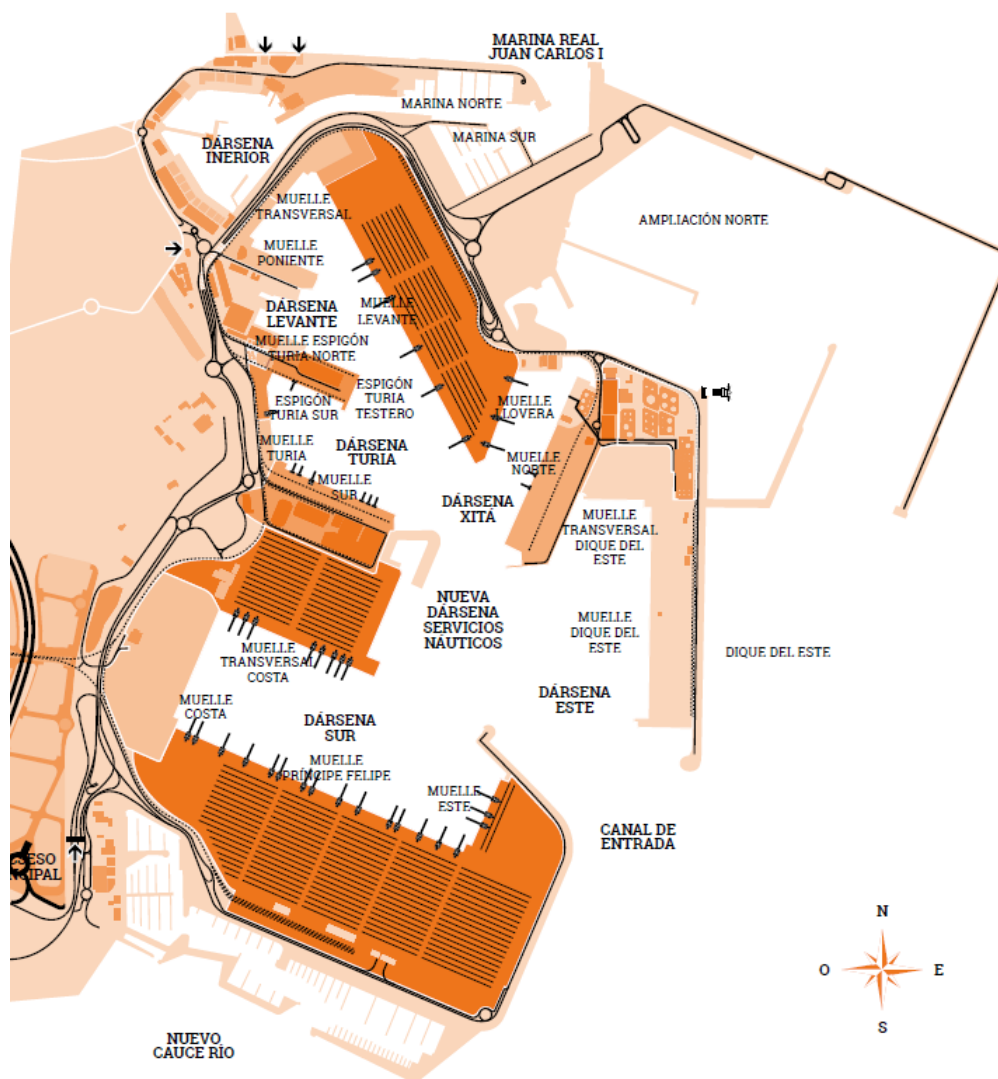


Figura 8: Dársenas y muelles del Puerto de Valencia. Fuente: Anuario estadístico de la Autoridad Portuaria de Valencia

2.3. COMUNICACIONES TERRESTRES

La accesibilidad al puerto y a cada una de sus instalaciones, así como las conexiones con la red terrestre existente general, ya sea carretera o ferrocarril suponen uno de los factores principales a tener en cuenta. Por un lado, los dos accesos a la zona comercial del Puerto de Valencia se encuentran dentro del ámbito del Plan Especial y, por otro lado, la localización del Puerto hace que mantenga una relación directa con la ciudad. Estas circunstancias hacen imprescindible la descripción de las conexiones viarias, urbanas e interurbanas.

El Puerto de Valencia forma parte de la Red Primaria (Core Network), perteneciente a la Red Transeuropea de Transportes, formada por un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de

toda la Unión Europea. Esta red engloba las redes de carretera, ferrocarril, vías navegables interiores, puertos, aeropuertos, transporte combinado, gestión de cargas y tráfico aéreo.



Figura 9: Corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transportes

Valencia constituye, por tanto, un nodo de referencia para el sistema europeo de transportes ya que cuenta con el Puerto de Valencia y el aeropuerto, ambos pertenecientes a la Red Primaria, así como la autovía A-7 y la red ferroviaria de alta velocidad que conectan el litoral mediterráneo.

2.3.1. ACCESOS TERRESTRES

a. Accesos por carretera

El Puerto de Valencia tiene conexión directa por carretera con las principales redes nacionales e internacionales de transporte, si bien en la situación actual los vehículos pesados únicamente pueden acceder al Puerto por el sur empleando la V-30. Esta vía permite conectar el Puerto de Valencia directamente con la Autovía A-7 y la Autovía A-3 y el resto de la Red de Carreteras del Estado.

- V-30: la vía V-30 es una vía urbana perteneciente a la Red de Carreteras del Estado que permite la circunvalación de la ciudad de Valencia. Esta vía cuenta con un trazado de 17 km de longitud que transcurre paralelo al cauce del Río Turia bordeando la ciudad de Valencia y las poblaciones del área metropolitana. Inicia su recorrido en el enlace con el acceso al Puerto (N-335) y la V-15 o CV-500 (llamada Autopista de El Saler) y cuenta con enlaces con todos los accesos sur, oeste y norte a la ciudad.

- A-7: la autovía A-7, o Autovía del Mediterráneo es una autovía perteneciente a la Red de Carreteras del Estado. Su trazado discurre paralela a la costa mediterránea. A su paso por Valencia, por el norte cuenta con un enlace con la V-30 que comunica directamente con el Puerto de Valencia en un recorrido de 20 km y 15 minutos. Por el sur el enlace con el Puerto desde la A-7 se produce a través de la vía V-31, en un recorrido de 18 km y 15 minutos.
- A-3: la autovía A-3, Autovía de Valencia o Autovía del Este, es una de las seis autovías radiales de España pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, que constituye la vía de enlace entre Madrid y el Centro de la Península y la costa mediterránea, concretamente Valencia. Su trazado parte del distrito madrileño del Retiro, dirección sureste conectando con los diferentes cinturones de la capital y las autopistas M-30, M-40 y M-45. A partir de ese punto conecta con la autopista M-50 continuando posteriormente en dirección a la Comunidad Valenciana.

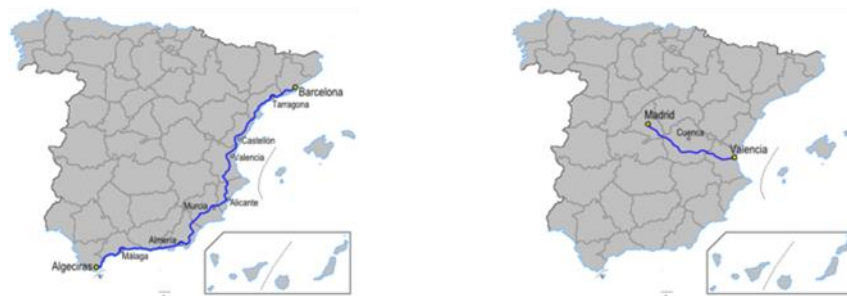


Figura 10: Estructura de las principales vías de comunicación terrestre del Puerto de Valencia



Figura 11: Accesibilidad por carretera al Puerto de Valencia

No obstante, la problemática de los accesos terrestres en la situación actual se debe a su propia configuración. Los vehículos pesados, incluidos los que tienen origen /destino

al norte de Valencia, únicamente pueden acceder a la zona de servicio por el sur a través de la circunvalación de Valencia y la V-30, con el consiguiente aumento de la densidad de tráfico especialmente en horas punta. El acceso norte, dado su trazado urbano en el enlace entre la V-21 y el Puerto, admite exclusivamente a vehículos no industriales.

En enero del año 2019, el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana y la Autoridad Portuaria de Valencia firmaron un protocolo para promover la construcción de un nuevo acceso al puerto a través de un túnel. El proyecto contempla el acceso norte al puerto a través de un túnel, de tal forma que los vehículos pesados que llegan por el norte podrán evitar el by-pass y acceder directamente al puerto, lo cual supondrá una notable mejora en la accesibilidad del puerto, así como un ahorro económico, y una mejora en kilómetros recorridos y emisiones de CO₂.

b. Accesos por ferrocarril

La conexión ferroviaria de Valencia asegura el acceso a cualquier área productiva de la Península Ibérica y de Europa. Estas conexiones se integran dentro de corredores ferroviarios nacionales y europeos para el transporte de mercancías que comunican el Puerto de Valencia con el resto del territorio nacional e internacional y que constituyen un elemento clave en la mejora de la competitividad de dichos puertos. En particular, tal y como se ha comentado previamente, el Puerto de Valencia se integra dentro de la Red Primaria del Corredor Mediterráneo.

Se presentan a continuación los principales corredores ferroviarios en los que se integra la red ferroviaria que comunica el Puerto de Valencia.

- Corredor Mediterráneo o Corredor Europeo de Mercancías 6 de la Red TEN-T.

El Corredor del Mediterráneo es uno de los dos corredores ferroviarios europeos que transcurren por España, siendo el otro el Corredor Atlántico. El Corredor 6 discurre a lo largo de más de 7.000 km de la ruta Almería – Valencia/Madrid – Zaragoza/Barcelona – Marseille – Lyon – Turin – Milan – Verona – Padua/Venice – Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest – Záhony y conecta los puertos más importantes del sur de Europa entre los que se encuentra el Puerto de Valencia. Este corredor está conectado en diferentes puntos a seis de los nueve Corredores Europeos de Mercancías y entre los que se encuentra el Corredor Atlántico.



Figura 12: Corredor Mediterráneo o Corredor Europeo de Mercancías (fuente: railfreightcorridor)

- Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Este corredor comunica Valencia con Santander. El tramo Valencia – Sagunto se encuadra dentro del Corredor Mediterráneo y el tramo Sagunto - Santander, se corresponde con el Corredor Cantábrico – Mediterráneo que conecta Valencia con la fachada norte de la Península a través de Logroño y Bilbao, conectando con Pamplona.

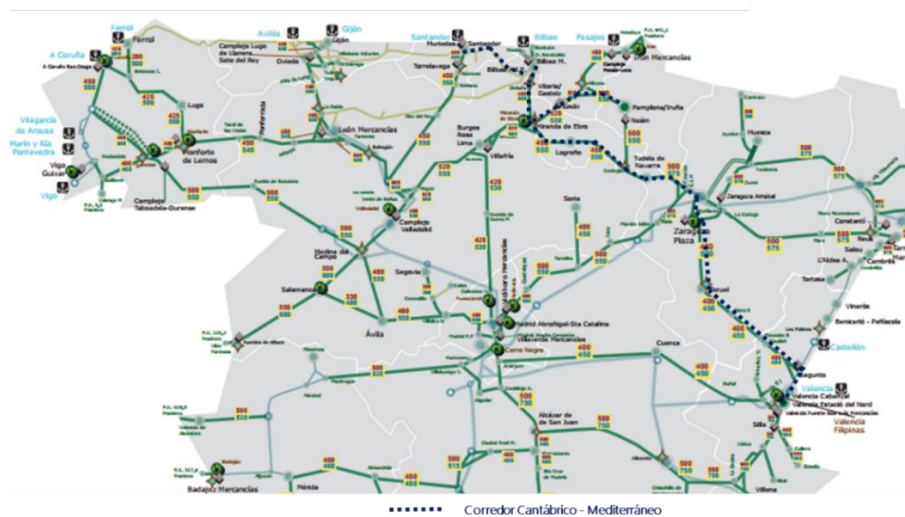


Figura 13: Corredor Valencia/Sagunto – Zaragoza (fuente: ADIF)

- Corredor Central Valencia – Madrid - Portugal. El primer tramo del corredor conecta el Corredor Mediterráneo con el Centro de la Península Ibérica y, el

segundo tramo del corredor permite que el Puerto de Valencia pueda estar comunicado con Portugal a través de Extremadura. El corredor ferroviario Valencia – Madrid es el más eficiente de España y, en términos de tráficos, es el más importante para el Puerto de Valencia.

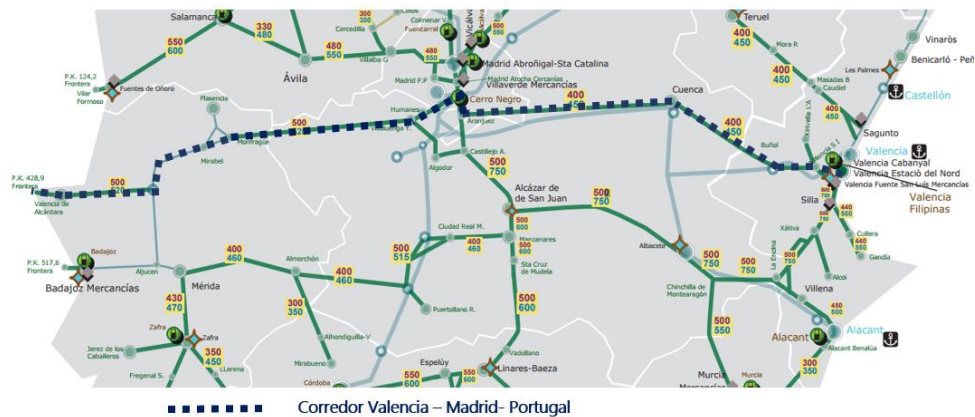


Figura 14: Corredor Valencia - Madrid - Portugal (fuente: ADIF)

- Corredor de Andalucía. Actualmente, la conexión entre el Puerto de Valencia y la Comunidad Autónoma de Andalucía se realiza a través de la infraestructura ferroviaria que atraviesa la Comunidad Autónoma de Castilla la Mancha, ya que, el Corredor Mediterráneo se interrumpe en Cartagena y Lorca. Una vez construida la conexión entre Lorca y Almería del Corredor Mediterráneo el Puerto de Valencia estará conectado con Andalucía de una manera directa a través del Corredor del Mediterráneo.



Figura 15. Corredor de Andalucía (ADIF)

2.3.2. COMUNICACIONES INTERIORES

La estructura interna de viales, carreteras, calles, líneas ferroviarias, apartaderos y terminales ferroviarias que vertebran las comunicaciones y el tráfico interno que se desarrolla por el interior de la zona de servicio del Puerto de Valencia se analizará de forma particularizada y en detalle en el apartado 3, para las diferentes áreas funcionales en que está ordenado el Puerto. A continuación, se presenta una visión global general de las infraestructuras de comunicación interior.

a. Viales y carreteras

La red viaria interior está constituida por un eje principal perimetral del cual salen ramales de acceso a los distintos muelles. La sección del eje principal suele ser de doble calzada con mediana de separación, mientras que la de los accesos a los distintos muelles suele estar formada por calzada única con doble sentido de circulación

b. Línea ferroviaria

En paralelo al viario principal discurre una doble línea férrea, que al igual que ocurre con la carretera, tiene sus ramificaciones a los diferentes muelles. En el ámbito portuario y según las necesidades, las vías férreas discurren unas veces sobre balasto, y otras embebidas de hormigón, en función de que sean o no transitables por vehículos. Un esquema de la estructura de la red puede observarse en el plano siguiente:

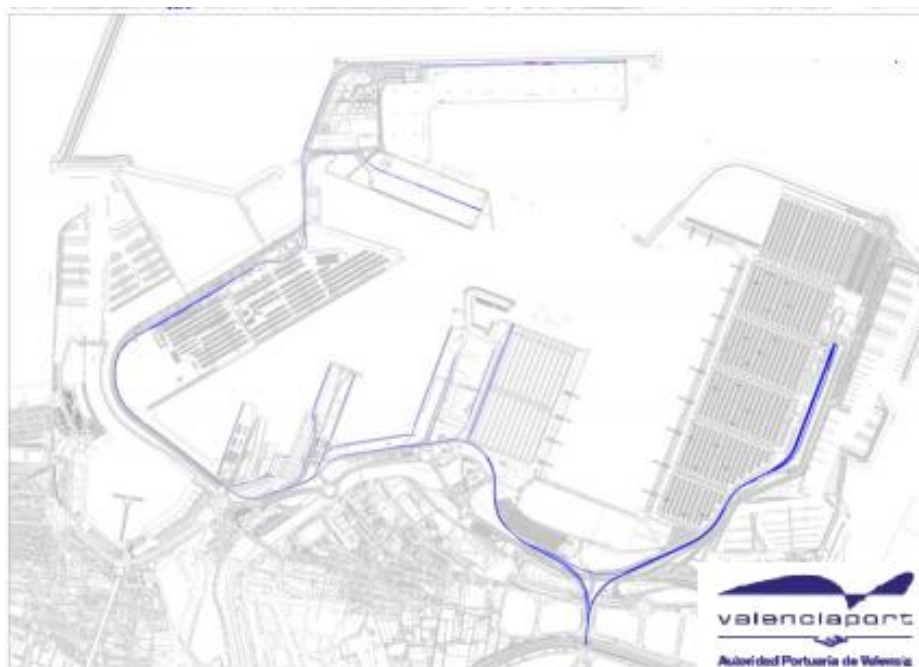


Figura 16: Red ferroviaria interior del Puerto de Valencia

Fuera de la zona de servicio del Puerto, Valencia cuenta con el Centro Logístico de Valencia Fuente San Luis, una instalación logística que permite el tratamiento de hasta cuatro trenes al día en operaciones de carga y descarga y otros veinte en instalaciones exteriores, así como otros servicios logísticos vinculados al transporte de mercancías, como el acceso de trenes a la instalación, la expedición de trenes, maniobras en terminales, etc.



Figura 17: Vista aérea del centro logístico de Valencia FSIL

El Centro Logístico Ferroviario de Valencia Fuente San Luis forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General – RFIG gestionada por ADIF y dispone de un ramal de acceso directo a las instalaciones ferropuertuarias del Puerto de Valencia. Las instalaciones de este centro han aumentado su capacidad operativa, al adaptar cuatro de sus vías para acoger trenes de longitud especial, es decir de más de 750 metros de longitud. En la actualidad, están circulando dos tráficos de transporte de mercancías con trenes de más de 750 metros de longitud y mayor tonelaje en la línea de ancho convencional Madrid-Valencia entre este punto y el Puerto Seco de Coslada.

La implantación de estos tráficos gracias a la adaptación del Centro Logístico de Valencia Fuente San Luis para acoger trenes de más de 750 metros de longitud, ha mejorado la productividad y capacidad del transporte de mercancías en este corredor. De hecho, el primer tráfico puesto en servicio en febrero del año 2011 ha permitido la circulación de más de 300 trenes, con una media de 1.230 toneladas de carga. En este contexto, el corredor de mercancías Madrid-Valencia se ha convertido en el más importante en tráfico de contenedores.

2.4. ANÁLISIS DEL TRÁFICO PORTUARIO

El estudio del tráfico portuario en el Puerto de Valencia se ha realizado a partir de datos de tipos de tráfico de la evolución de los volúmenes de mercancía.

Al hablar de los tipos de tráfico, se pretende caracterizar el Puerto en función de parámetros tales como el tipo de mercancía que mueve (graneles sólidos, líquidos, mercancía general y contenedores), y acotar la proporción e importancia de cargas y descargas dentro de los valores totales del tráfico portuario. De esta forma se consigue una visión muy aproximada del tipo de servicios que el puerto está prestando, así como su especialización.

En cuanto a la evolución del tráfico, se han realizado una serie de tablas con los datos cronológicos de movimiento de mercancías, presentando dichos datos tanto en cifras absolutas como relativas.

2.4.1. ESTRUCTURA DE LOS TRÁFICOS

a. Un puerto de mercancía general

Durante el año 2018 el Puerto de Valencia tuvo un tráfico de 70.778.376 t de las cuales el 95 % se corresponden con tráficos de mercancía general, de los cuales 57.396.829 t se corresponden con mercancía contenerizada (81,09 % del total de mercancía operada en el Puerto y 85,35 % de la mercancía general) y 9.852.024 t se corresponden con mercancía general no contenerizada (13,92 % del total de mercancía operada en el Puerto y 14,65 % de la mercancía general).

De los 3.529.523 t restantes, el 2,64 % del total se corresponden con graneles sólidos, el 2,10 % con graneles líquidos y 0,24 % con avituallamiento, siendo residual el tráfico de pesca fresca con 577 t. Todo ello constituye una clara muestra de la clara especialización del Puerto de Valencia en los tráficos de mercancía general.

TRÁFICO TOTAL	2016		2017		2018	
	TONELADAS	%	TONELADAS	%	TONELADAS	%
Graneles líquidos	1.250.863	2%	1.560.290	2,31%	1.488.639	2,10%
Graneles sólidos	1.388.891	2,15%	1.603.217	2,38%	1.871.096	2,64%
Mercancía general	61.429.583	95,20%	64.034.139	94,88%	67.248.853	95,01%
MG No Cont.	8.114.037	12,58%	8.542.767	12,66%	9.852.024	13,92%
MG Cont.	53.315.546	82,63%	55.491.372	82,22%	57.396.829	81,09%
Avituallamiento	454.174	0,70%	291.265	0,43%	169.211	0,24%
Pesca Fresca	406	0,00%	420	0,00%	577	0,00%
TOTAL	64.523.917	100,00%	67.489.331	100,00%	70.778.376	100,00%

Tabla 4: Evolución del tráfico del Puerto de Valencia en el período 2015-2018 (Fuente: AP Valencia)

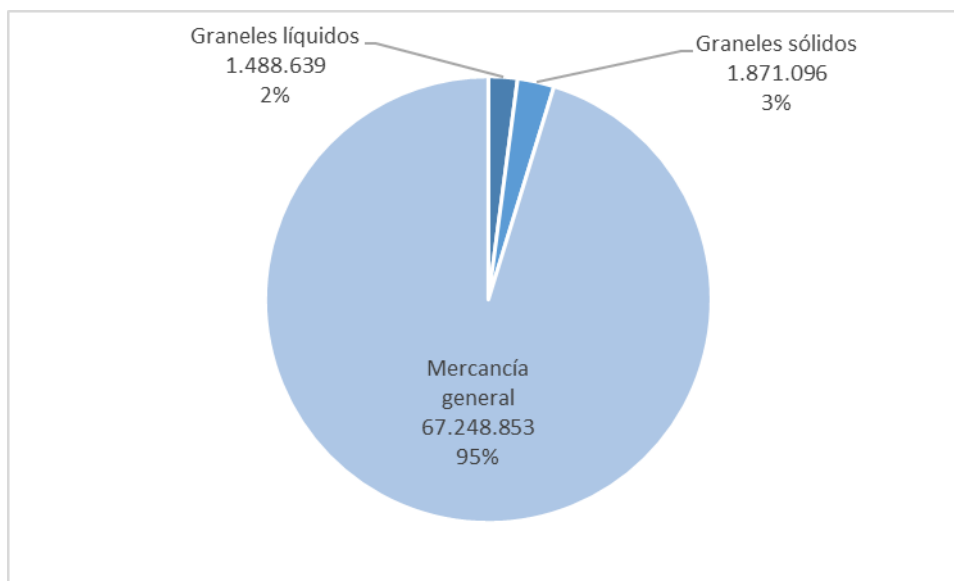


Figura 18: Reparto del tráfico del Puerto de Valencia en el año 2018 (Fuente: AP Valencia)

Dentro de la mercancía general, destaca el tráfico de mercancía contenerizada tal y como se ha mencionado previamente. En el año 2018 el Puerto de Valencia ha manipulado 5.182.855 TEU¹, de los cuales el 76,6 % se correspondían con contenedores llenos, y el 23,4 % restante con contenedores vacíos.

El Puerto cuenta con un importante porcentaje de mercancía contenerizada en tránsito, pues en el año 2018 del total de contenedores, 2.321.925 TEU emplearon el Puerto de Valencia como puerto de tránsito, lo que representa un 45,3 % del total. Suponiendo un reparto cercano al 50/50 para la mercancía en tránsito, para el resto de los contenedores, destaca la preponderancia de la mercancía embarcada 885.954 TEU, frente a los 722.966 TEU desembarcados, lo que supone un reparto 55/45.

b. Un puerto equilibrado entre la mercancía de entrada o salida y la mercancía en tránsito

En parte como resultado de la importancia del tráfico de contenedores en el total de tráficos del Puerto, se refleja un gran equilibrio entre la mercancía de entrada y salida y la mercancía en tránsito en el Puerto de Valencia. En concreto, durante el año 2018 del total de 70,8 millones de toneladas manipuladas, 35.320.775 t se correspondieron con mercancías de entrada o salida y 35.288.542 t con mercancías en tránsito, por lo que el reparto fue de 50/50.

¹ Twenty Equivalent Unit, unidades equivalentes a contenedores de 20 pies

2018	C/D		TRÁNSITO		TOTAL	
1. ENERGÉTICO	886.209	49%	940.108	51%	1.826.317	100%
10. SIDEROMETALÚRGICO	917.680	21%	3.507.873	79%	4.425.553	100%
11. MINERALES NO METÁLICOS	389.960	31%	853.639	69%	1.243.599	100%
4. ABONOS	422.086	49%	439.459	51%	861.545	100%
5. PRODUCTOS QUÍMICOS	2.570.968	30%	5.947.042	70%	8.518.010	100%
6. MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	6.110.410	61%	3.863.734	39%	9.974.144	100%
7. AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	7.218.916	46%	8.367.367	54%	15.586.283	100%
8. OTRAS MERCANCÍAS	6.639.956	42%	9.159.512	58%	15.799.468	100%
9. VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	10.164.590	82%	2.209.808	18%	12.374.398	100%
TOTAL GENERAL	35.320.775	50%	35.288.542	50%	70.609.317	100%

Tabla 5: Reparto entre C/D y Tránsito en el Puerto de Valencia en el año 2018

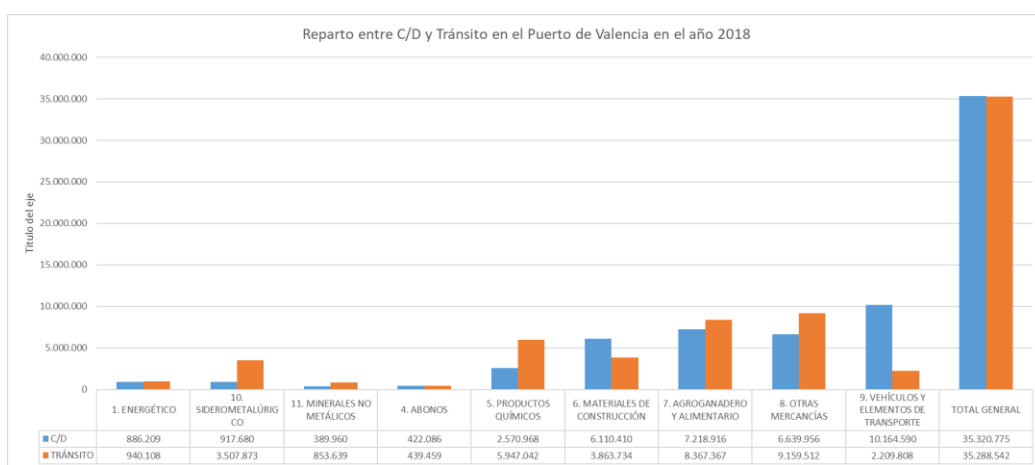


Figura 19: Reparto entre C/D y Tránsito en el Puerto de Valencia en el año 2018

Es destacable el volumen de mercancías en régimen de importación y exportación, siendo únicamente esta cifra superior al tráfico total de la gran mayoría de puertos de interés general. El hecho de que Valencia se configure como un puerto *gateway* implica que se encuentra íntimamente ligado a la producción económica interior y constituye un polo económico nacional, todo ello en mayor medida que puertos donde el tránsito tiene especial preponderancia.

Con respecto al tráfico roro, el Puerto de Valencia manipuló en el año 2018, 11.829.219 t de tráfico rodado incluyendo, carga, taras y vehículos en régimen de mercancía, lo que supuso un incremento del 25,14 % con respecto a los tráficos del año anterior y un peso relativo con respecto al tráfico total del Puerto del 16,71 %.

Analizando este tráfico se puede observar cómo ha experimentado un aumento de 25,14 % con respecto al anterior. De manera desglosada, el número de vehículos en régimen de mercancía experimentó un incremento del 3,18 % con respecto al año anterior alcanzando los 820.221 vehículos. Asimismo, el tráfico de UTI también se incrementó en un 22,12 % respecto al año anterior alcanzando las 421.191 unidades. El tráfico de contenedores (TEU) también experimentó un crecimiento notable del 20,17

% con respecto al año anterior, hasta los 82.248 TEU. El tráfico de contenedores roto, representa un porcentaje residual con respecto al total de contenedores operados por el puerto.

Entre la mercancía en tránsito destacan los productos siderometalúrgicos con un reparto 79/21 a favor de la mercancía en tránsito con un tonelaje de 3,5 millones de toneladas y los productos químicos con un reparto 70/30 con un valor de 5,95 millones de toneladas en tránsito.

c. Un puerto con ligero predominio de la mercancía embarcada

En cuanto al balance entre la mercancía embarcada y desembarcada en el Puerto de Valencia, se ha detectado en los últimos años y en particular en el año 2018 un cierto predominio de las exportaciones. Durante el año 2018 el reparto fue 53/47 con un total de 32.679.935 t cargadas y 28.611.250 t descargadas, lo que posiciona al Puerto como un nodo logístico para la exportación de las mercancías producidas dentro del territorio español. En lo referente al tráfico nacional y al tráfico exterior, la tendencia se mantiene en los mismos valores para el tráfico exterior, mientras que en el caso del tráfico de cabotaje se acentúa la preponderancia de la mercancía embarcada con un reparto 63/37.

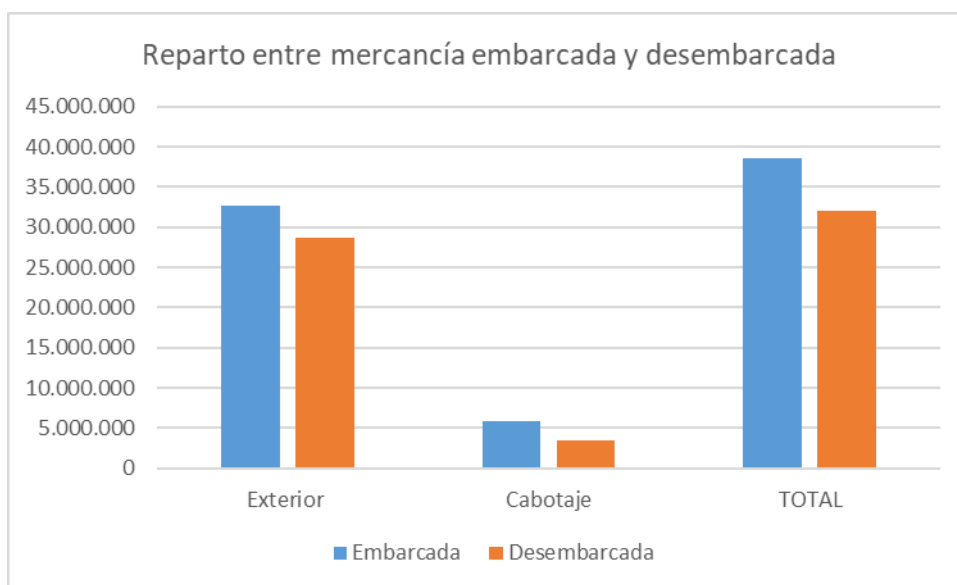


Figura 20: Desglose de la mercancía embarcada y desembarcada en el Puerto de Valencia en 2018
(Fuente: AP Valencia)

d. Un puerto de comercio exterior

Analizando el Puerto de Valencia desde el punto de vista del origen y destino de las mercancías, éste aparece como un puerto de comercio exterior en términos generales. Del total de mercancías manipuladas durante el año 2018, aquellas que proceden de

otros países o tienen destino en los mismos suponen el 87 % del tonelaje total, con una cifra de 61.291.185 t del total de 70,6 millones de toneladas.

Cabe destacar la importancia de este aspecto de manera especial en lo referente al tráfico de contenedores, cuyo porcentaje de mercancía con origen o destino en otros países asciende hasta el 93 %, siendo más acentuado en la mercancía en tránsito (95 %) que en el caso de la mercancía de entrada y salida (91 %).

Por áreas geográficas, tal y como se comentará a continuación, destaca el comercio con los países situados en la cuenca mediterránea y el Mar Negro, el área de Lejano Oriente y los Estados Unidos.

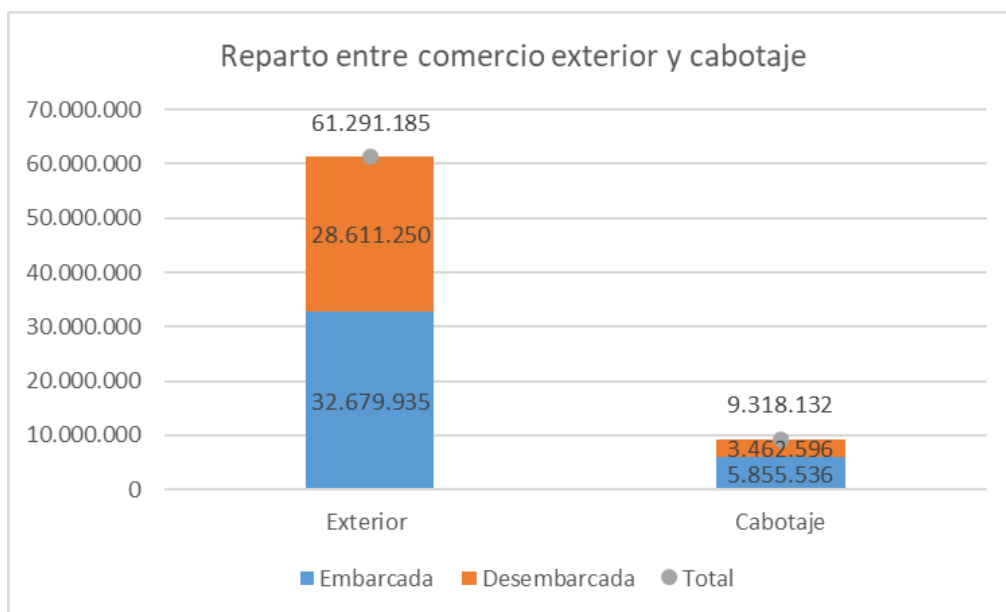


Figura 21: Reparto entre mercancía de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Valencia en 2018
 (Fuente: AP Valencia)

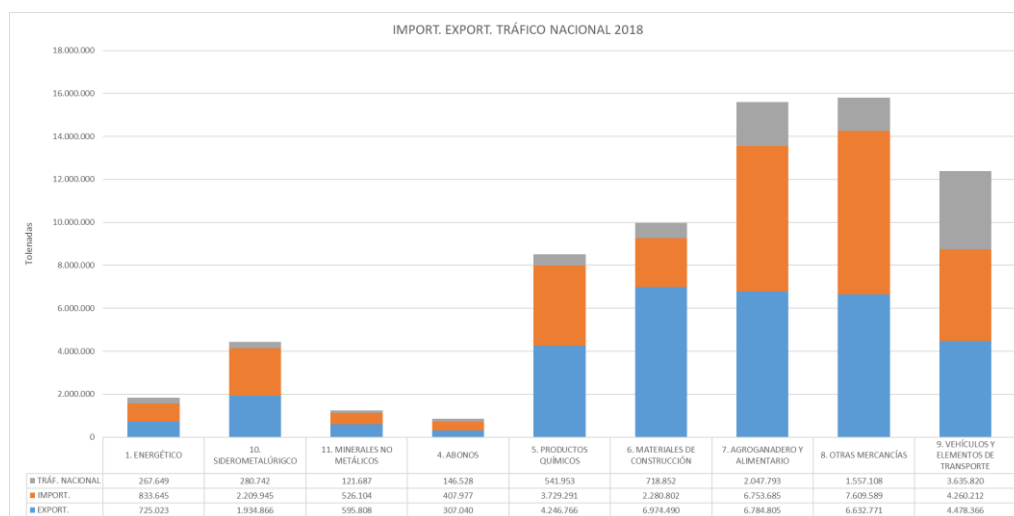


Figura 22: Reparto entre mercancía de comercio exterior y cabotaje en el Puerto de Valencia en 2018 por tipo de mercancía (Fuente: AP Valencia)

2.4.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS TRÁFICOS

El tráfico portuario del Puerto de Valencia en el año 2018 alcanzó una cifra de 70,8 millones de toneladas, lo que supuso un incremento del 4,87 % con respecto al tráfico registrado en el año anterior. En cuanto al número de contenedores, en el año 2018 se movieron 5.128.855 TEU con un crecimiento del 7,30 % con respecto al año anterior. Centrando el análisis en la forma de presentación de la mercancía, se movieron por el Puerto de Valencia 1,5 millones de granel líquido (ligero decremento del 4,59 %), 1,87 millones de granel sólido (incremento del 16,71 %), 9,85 millones de toneladas de mercancía general no contenerizada (incremento del 15,33 %) y 57,4 millones de toneladas de mercancía general contenerizada (incremento del 3,43 %).

Con respecto al tráfico por “naturaleza y uso” existen cinco epígrafes que concentran casi el 90 % del tráfico del Puerto, son por orden de importancia: productos agroganaderos y alimentarios, otras mercancías, vehículos y elementos de transporte, materiales de construcción y productos químicos tal y como se muestra en el gráfico siguiente:

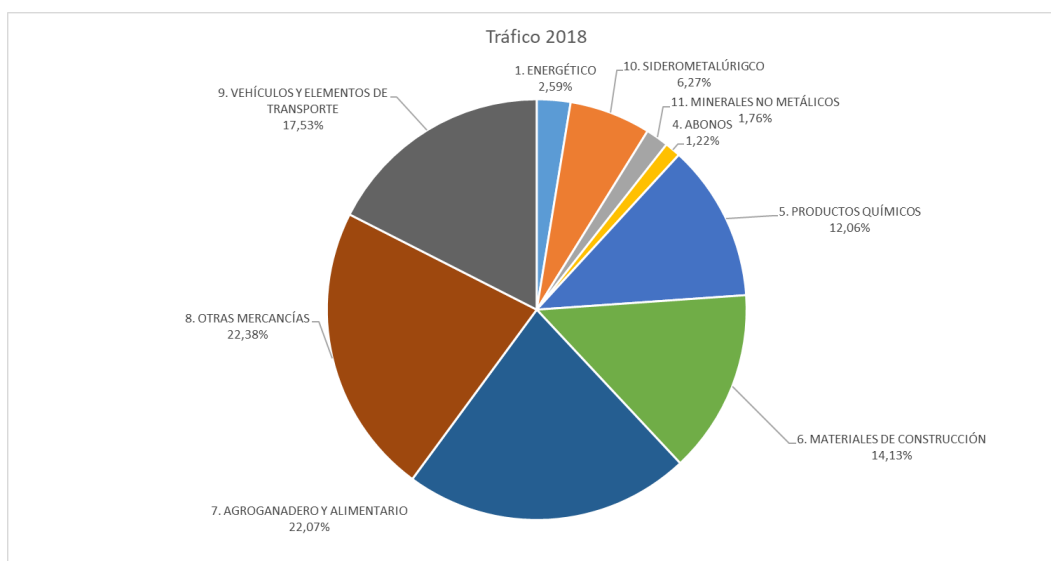


Figura 23: Desglose del tráfico por su "naturaleza y uso" en el año 2018 en el Puerto de Valencia (Fuente: AP Valencia)

En cuanto al número de buques operados en las infraestructuras del Puerto, en el año 2018 se registraron 7.722 escalas lo que representa 1.542 escalas más que en 2017 (aumento del 25 %). En términos de arqueo bruto, el GT² acumulado de los buques operados durante el año 2018 registró un incremento del 14 %.

2.4.3. EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS

La estimación de los tráficos futuros que podrán ser operados por el Puerto de Valencia en el período horizonte, constituye un dato relevante para el diseño y la elaboración de la estrategia de planificación en la que se enmarca el presente Plan Especial.

a. Tráfico de mercancías

El tráfico portuario de mercancías ha experimentado un notable crecimiento en los últimos 15 años. En términos de toneladas totales, el tráfico del año 2018 ha supuesto un incremento del 114 % con respecto al tráfico registrado en el año 2004, pasando de 33 millones de toneladas a 70,6 millones de toneladas. La principal contribución a dicho crecimiento ha venido de la mano del tráfico de contenedores que en el mismo período ha tenido un crecimiento del 143 % pasando de 23,6 millones de toneladas a 57,4 millones de toneladas tal y como se puede apreciar en el gráfico inferior.

² GT (gross tonnage) se define como una medida de la capacidad (volumen) interna de un buque, considerando todos los espacios interiores del mismo, empleado para el cálculo de ciertas tasas en las que el gravamen tiene en cuenta el tamaño del buque.

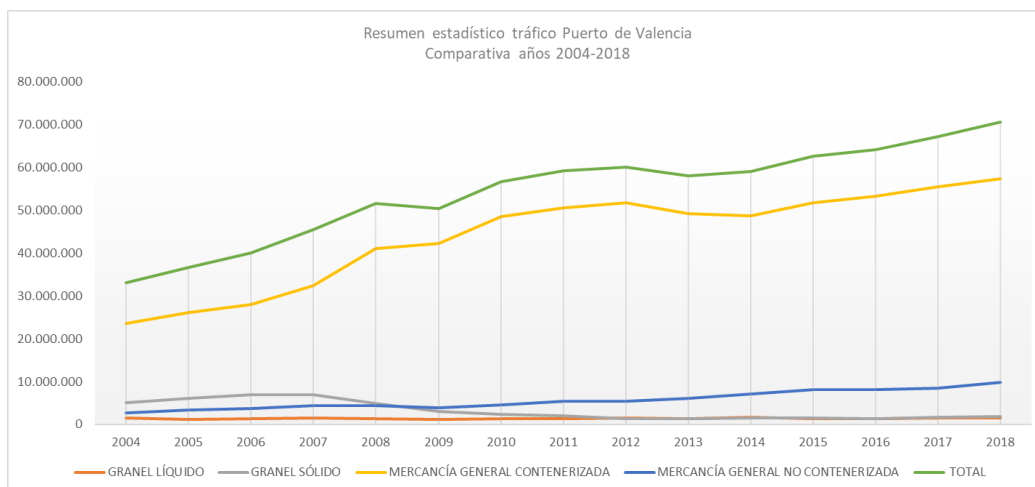


Figura 24: Evolución del tráfico en el Puerto de Valencia en el período 2003-2018 (Fuente: AP Valencia)

En el período de análisis considerado, correspondiente a los últimos 15 años, destaca el crecimiento alcanzado entre los años 2005 y 2010 con un crecimiento interanual superior al 10 % todos los años, con excepción del año 2009 en el que se registró una leve reducción de la mercancía con respecto al año anterior.



Figura 25: Evolución del tráfico total de mercancía³ en el Puerto de Valencia en el período 2004-2018 (Fuente: AP Valencia)

b. Tráfico de pasajeros

En el año 2018 el Puerto de Valencia registró un tráfico de 1.018.992 pasajeros, de los cuales 597.474 (el 59 %) fueron pasajeros en régimen de línea regular con destino Baleares fundamentalmente y también Argelia y otros destinos y 421.518 (el 41 %) pasajeros en régimen de crucero.

Desde el año 2006, el crecimiento experimentado en el tráfico de pasajeros fue del 195 % partiendo del tráfico de 345.063 pasajeros registrados en aquel ejercicio. Especialmente relevante fue el crecimiento en tráfico de pasajeros de crucero, registrando un crecimiento del 378 % y pasando de 88.170 pasajeros a 421.518. En

³ Mercancía total considerando graneles y mercancía general. No se incluyen los volúmenes anuales de pesca y avituallamiento gestionados en el Puerto de Valencia.

cuanto a los pasajeros en régimen de línea regular, el ritmo de crecimiento fue menor (133 %) aunque también de gran magnitud, pasando de 256.893 a 597.474 pasajeros.



Figura 26: Evolución del tráfico de pasajeros en línea regular en el Puerto de Valencia en el período 2004-2018 (Fuente: AP Valencia)



Figura 27: Evolución del tráfico de pasajeros en régimen de crucero en el Puerto de Valencia en el período 2004-2018 (Fuente: AP Valencia)

c. Tráfico terrestre

El tráfico terrestre de la Autoridad Portuaria de Valencia se caracteriza por la predominancia de la mercancía transportada en camión. Del total de mercancía manipulada en los puertos, un 46,6 % se corresponde con mercancía en tránsito sin transporte terrestre, un 47,5 % realizó su entrada o salida en la zona de servicio por carretera, un 3,7 % lo hizo por ferrocarril y el 2,15 % restante por tubería.

En cuanto al tráfico por ferrocarril, en el año 2018 el Puerto de Valencia movió en ferrocarril 1.824.280 t de mercancía y 196.194 TEU.

En términos de evolución, el número de trenes y de vagones que entraron y salieron de la zona de servicio del Puerto de Valencia han experimentado un crecimiento notable, entorno al 22 % en los últimos 5 años, siendo este crecimiento mayor aún en términos de mercancía operada. En el año 2011 entraron o salieron de la zona de servicio del Puerto de Valencia 968.396 t y 116.019 TEU, mientras que en el año 2018 esa cifra fue de 1.824.280 t y 196.194 TEU, lo que representa un incremento del 88 % y del 69 % respectivamente, tal y como se muestra en la tabla y gráficas que se muestran a continuación.

La mercancía transportada en ferrocarril representa un 8,52 % del total de mercancía operada en el Puerto de Valencia.



Figura 28. Evolución del número de trenes y vagones en el Puerto de Valencia en el período 2011-2017⁴. (Fuente: AP Valencia)

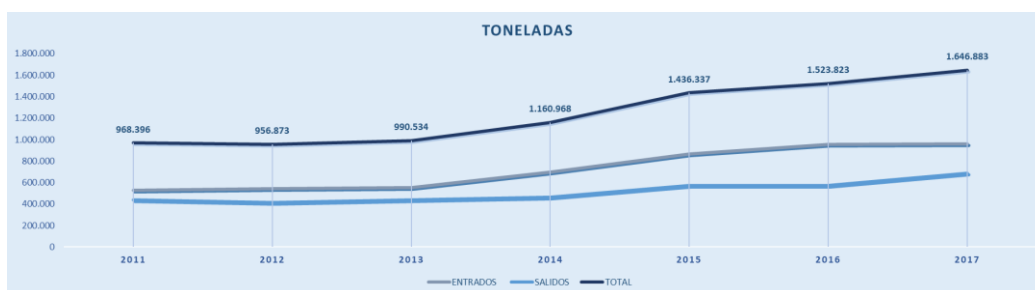


Figura 29: Evolución del número de toneladas entradas o salidas por ferrocarril en el Puerto de Valencia en el período 2011-2017 (Fuente: AP Valencia)

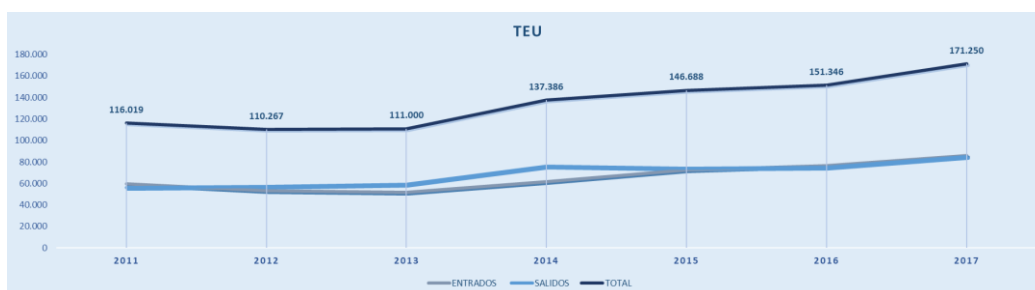


Figura 30: Evolución del número de TEU entrados o salidos por ferrocarril en el Puerto de Valencia en el período 2011-2017 (Fuente: AP Valencia)

2.5. IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE VALENCIA

El puerto, es gestionado y administrado por la Autoridad Portuaria de Valencia, bajo la denominación comercial *Valenciaport*, organismo de carácter público que también es la responsable de la explotación y gestión de los puertos de Gandía y Sagunto.

El Puerto de Valencia comprende un hinterland que, en un radio de 350 km, abarca el 51 % del PIB y a la mitad de la población activa española. Su proximidad a Madrid y al centro de

⁴ No se disponen de datos de 2018 diferenciando toneladas entradas y salidas por ferrocarril

la Península Ibérica, junto con unas excelentes conexiones terrestres por carretera y ferrocarril y unas infraestructuras marítimo–portuarias de última generación, lo convierten en el nodo portuario de Madrid y Zona Centro, y en una de las plataformas esenciales para otras regiones económicas españolas, como Castilla La Mancha, Aragón, Murcia y Andalucía Oriental.

Como nodo en sí mismo, en el Puerto de Valencia se desarrollan múltiples servicios en los que están presentes múltiples agentes, lo que implica generación de empleo y actividad. Como puerto *gateway*, y en contraposición con los tráficos de tránsito, estos efectos se trasladan también hacia el interior del territorio nacional, haciéndose efectivo en las áreas de producción. Por sus tráficos totales, y de acuerdo con cifras de 2018, el Puerto de Valencia se encuentra entre los tres primeros puertos nacionales en volumen total de mercancía, aportando en torno al 13 % de las toneladas totales del sistema portuario español de interés general. Además, el Puerto de Valencia es un recinto líder del sistema portuario español en tráfico de vehículos. Asimismo, el tráfico Ro-Ro ha registrado un crecimiento de más del 25 % en 2018, con respecto al año anterior.

En un entorno más próximo, el movimiento de pasajeros a través de cruceros y líneas regulares de pasaje contribuye a potenciar y ampliar la variedad de sectores económicos que se benefician directa o indirectamente del Puerto de Valencia. Valencia se encuentra entre los primeros puestos del sistema portuario español en número de pasajeros de crucero, generando esta industria más de 4.200 millones de euros en España y más de 30.000 empleos, según cifras de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros. En cuanto a las líneas regulares, el Puerto de Valencia se configura como un nodo básico en el transporte con las Islas Baleares posibilitando el acceso marítimo como elemento clave en su desarrollo.

Por todo ello, el Puerto de Valencia se constituye como un polo fundamental para la economía y el comercio nacional, regional y municipal, tanto por su ubicación central en la fachada mediterránea como por las características de sus tráficos y las actividades económicas que se generan a su alrededor. A continuación, se presentan algunos de los principales datos que reflejan el impacto económico del Puerto de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia en la economía regional:

2 DE CADA

100

TRABAJADORES

Dos de cada cien empleos de la Comunidad Valenciana están relacionados con alguna empresa, institución y organismos público vinculado a la actividad portuaria de Valenciaport

38.900

EMPLEOS

Las empresas relacionadas con el Valenciaport generan 38.866 empleos. El 2,09 % del total de los puestos de trabajo de la Comunidad Valenciana

VAB

2.500

M€

SALARIOS

1.243

M€

El Valor Añadido Bruto (VAB) de los efectos económicos directos, indirectos e inducidos de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia, asciende a 2.500 millones de euros al año. Cifra que equivale al 2,39 % del total de la Comunidad Valenciana

Los puertos de Sagunto, Gandía y Valencia, y las empresas que ejercen su actividad en relación con los mismos generan unas rentas salariales brutas de 1.243 millones de € anuales.

BEENFICIOS

783

M€

IMPUESTOS

181

M€

Las empresas relacionadas con los puertos de la APV tuvieron un impacto directo positivo en sus beneficios empresariales de 411 millones de € en el año 2016, un impacto indirecto de 95 millones de euros y un impacto inducido de 277 millones de euros

La Hacienda Pública ingresó 181 millones de euros gracias a la actividad económica generada por la Comunidad Valenciana y por los puertos de Valenciaport

Figura 31. Principales cifras de Valenciaport. Fuente: informe económico de los Puertos de la Autoridad Portuaria de Valencia en 2016 (publicado en 2018)

3. MODELO FUNCIONAL Y ORDENACIÓN PORTUARIA

La definición del modelo funcional del Puerto de Valencia tiene como base la DEUP aprobada, en la medida que esta supone una asignación de usos a las distintas áreas portuarias.

Las distintas áreas funcionales son delimitadas por su ubicación y las características de sus infraestructuras portuarias, formando una unidad funcional independiente con los usos globales establecidos en la DEUP. Estas áreas funcionales son susceptibles de ser divididas en subáreas según los tráfico, instalaciones existentes y características de la explotación, de forma que cada subárea tenga características homogéneas.

En el presente capítulo se realiza un análisis de las diferentes áreas y subáreas funcionales identificadas en la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia, en su configuración previa a la planificación resultante del presente Plan Especial, toda vez que se considera fundamental definir el estado de cada una de ellas al ser objetivo del Plan respetar, en la medida de lo posible, las instalaciones y esquema de implantación en las áreas ya urbanizadas en el momento de redacción.

En la descripción se sigue un esquema homogéneo para cada área y subárea, siendo el carácter de esta descripción, únicamente informativo. En primer lugar, se realizará un análisis de los aspectos físicos y funcionales del área, tratando de sintetizar sus características más relevantes respecto a la actividad portuaria.

En el apartado segundo se llevará a cabo la definición tráfico de mercancías gestionados en cada área de forma que sea posible asociarlos a las instalaciones propias del área y que servirán posteriormente para valorar su integración urbana.

En el tercer apartado se muestra la accesibilidad de cada área y subárea, distinguiendo la accesibilidad por vía marítima, en la que se valora la facilidad de tránsito; y por vía terrestre, distinguiendo entre accesos rodados y ferroviarios con su respectiva configuración interna dentro del área.

El cuarto apartado, “titularidad de ocupación”, valora las condiciones de titularidad que pesan sobre el suelo de cada área, contando como condicionante más frecuente las concesiones de ocupación de dominio público portuario vigentes.

El quinto apartado analiza la ordenación, usos y edificación existentes en el área. En lo relativo a la ordenación trata de valorar la existencia o no de un esquema organizativo del área y su adaptación a la misma, y en cuanto a la edificación existente se valoran sus usos pormenorizados.

Finalmente se analiza la situación y el nivel de centralidad de cada área, así como el carácter de integración de su entorno.

3.1. ÁREA N.º 1: NÁUTICA DEPORTIVA Y RECREATIVA

a. Datos físicos funcionales

Se incluye en esta área la superficie de terreno destinada al Real Club Náutico de Valencia y el resto de las actividades complementarias asociadas, al sur del área de servicio del Puerto y limitada por el norte por la terminal de contenedores CSP Iberian Valencia Terminal. Se incluyen todas las instalaciones del Real Club Náutico, con concesión vigente hasta el 04/03/2030, tiendas, venta de embarcaciones, astilleros y las dependencias de Cruz Roja, así como las instalaciones del Club de pesca deportiva del Muelle de Pescadores de Valencia.

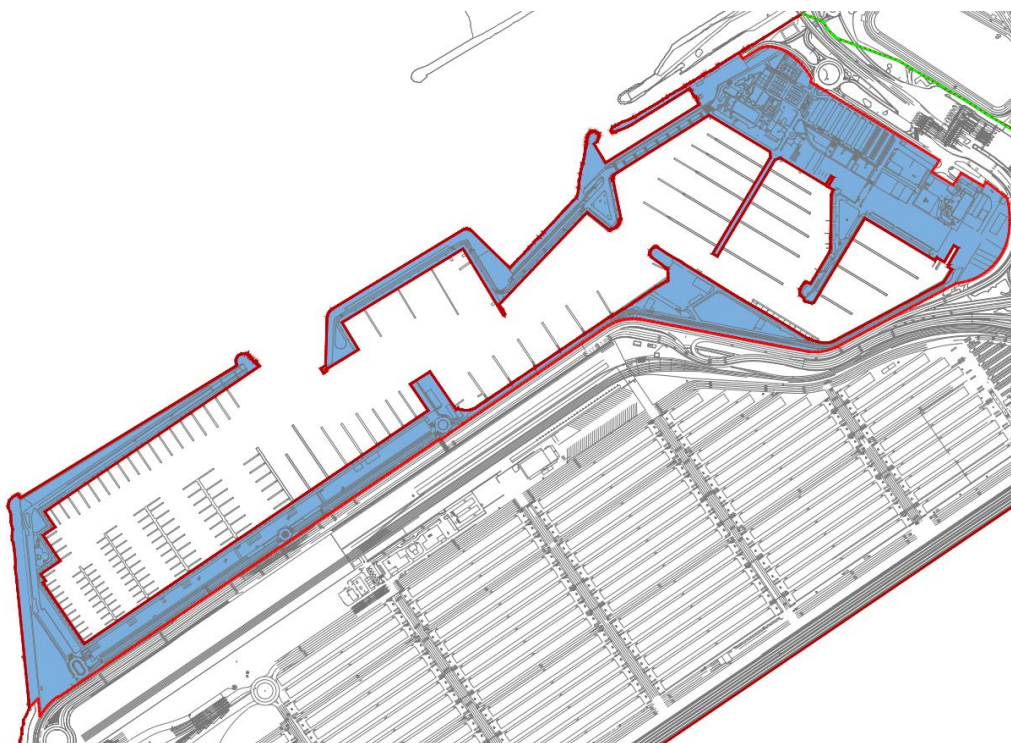


Figura 32: Ubicación del área N.º 1: Náutica deportiva y recreativa

El núcleo primigenio del área es la zona comercial y los pantalanes que parten de ella, ubicado en la línea de costa tradicional, en la zona más próxima a tierra. Posteriormente, tras la construcción del dique Príncipe Felipe, se crearon dos espigones adicionales por el sur que dieron origen a la nueva dársena.

La superficie total de ámbito es de 283.102,80 m², de los cuales aproximadamente 45.172,07 m² (un 15,9 % de la extensión total) se encuentran edificados. En cuanto a la línea de muelles, la longitud total del área es de 3.640 m en el interior de la dársena, los cuales dan acceso a los pantalanes.

CARACTERÍSTICA	LÍNEA 1	LÍNEA 2	LÍNEA 3	LÍNEA 4
Fecha construcción	1998	1998	1982	1982
N.º pantalanés	7	-	-	10
Longitud	417 m	231 m	321 m	206 m
Calado	8 m	8 m	2,5 m	2,5 m
Ancho	-	-	-	-
Uso principal	Deportivo	Deportivo	Deportivo	Deportivo
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

CARACTERÍSTICA	LÍNEA 5	LÍNEA 6	NUEVA DÁRSENA
Fecha construcción	1982	1982	2007
N.º pantalanés	-	4	37
Longitud	242 m	183 m	2.040 m
Calado	4 m	4 m	-
Ancho	-	165 m	-
Uso principal	Deportivo	Deportivo	Deportivo
Estado	En uso	En uso	En uso

Tabla 6: Características técnicas del Área Nº 1: Náutica deportiva

Además, en la zona sur del ámbito se encuentra situada la dársena de embarcaciones menores, con una lámina de agua de unos 8.000 metros cuadrados y más de 400 metros lineales de atraques.

b. Tráfico marítimo

Por su uso, en los pantalanés de esta área no se produce tráfico de mercancías, únicamente la emplean embarcaciones de uso recreativo y para la pesca deportiva.

c. Accesibilidad

Acceso marítimo

El acceso a la dársena del Real Club Náutico se realiza a través de una bocana de unos 110 metros de anchura con orientación nordeste.

Acceso terrestre

La zona únicamente tiene posibilidad de acceso viario rodado, el cual se realiza por ramales independientes a los de acceso a la zona de uso comercial del Puerto. La vía de acceso principal es Carrera del Riu a la que se llega desde la autovía V-30. El último tramo se realiza bajo un viaducto de la propia V-30 en las inmediaciones del control de accesos a la zona comercial. No obstante, lo anterior, el acceso al área se encuentra restringido a los usuarios de las instalaciones.

d. Titularidad de ocupación

El área está mayoritariamente ocupada por terrenos en régimen de concesión otorgados principalmente al Real Club Náutico de Valencia en marzo del 1982 y con vigencia hasta marzo del 2030. Aproximadamente el 73 % de la superficie terrestre se encuentra en fecha octubre de 2019 concesionado, siendo la superficie restante de gestión directa por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	77.352,53	27,32 %
Superficie en concesión	205.750,47	72,68 %
<i>Guardia Civil del Mar</i>	802,00	0,28 %
<i>Club de pesca deportiva Muelle de Pescadores de Valencia</i>	3.740,00	1,32 %
<i>Cruz Roja Española</i>	6.220,00	2,20 %
<i>Real Club Náutico de Valencia</i>	179.947,73	63,56 %
<i>Construcciones y varaderos S.L.</i>	14.040,75	4,96 %
<i>Centro de formación Folgado S.L.</i>	1.000,00	0,35%

Tabla 7: Distribución de superficies en el Área N.º 1: Náutica deportiva y recreativa, según la Titularidad de ocupación

e. Análisis de la ordenación y usos existentes

El uso global del área de acuerdo con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios es el de mixto náutico-deportivo / complementario-náutico-deportivo, dentro del cual se desarrollan usos pormenorizados como oficinas, comercial o recreativo, habida cuenta de la existencia de astilleros, tiendas o instalaciones para la práctica deportiva.

f. Valoración del área en el contexto y entorno urbano

Esta área se encuentra en las proximidades de un ámbito urbano de desarrollo industrial, la futura Zona de Actividades Logísticas, y alejada del núcleo principal de la ciudad de Valencia. En este sentido, dada la escasa relación con el entorno urbano más allá de los accesos a la propia área y la tipología de las instalaciones, no se consideran afecciones significativas a la trama urbana ni viceversa.

3.2. ÁREA N.º 2: ÁREA COMERCIAL

a. Datos físicos funcionales

Se incluye en esta área toda la superficie comercial asociada al transporte marítimo existente dentro del ámbito de estudio.

El área limita al sur con el Real Club Náutico de Valencia y en la zona más al noroeste con la zona sur 1 del Puerto de Valencia. Por el oeste del área discurre la red general de transportes, incluidas la red viaria y ferroviaria, salvo en la parte más central, que al otro lado de la infraestructura queda aislada una zona también perteneciente a esta área. El límite por el este es la lámina de agua de la zona de servicio del Puerto.

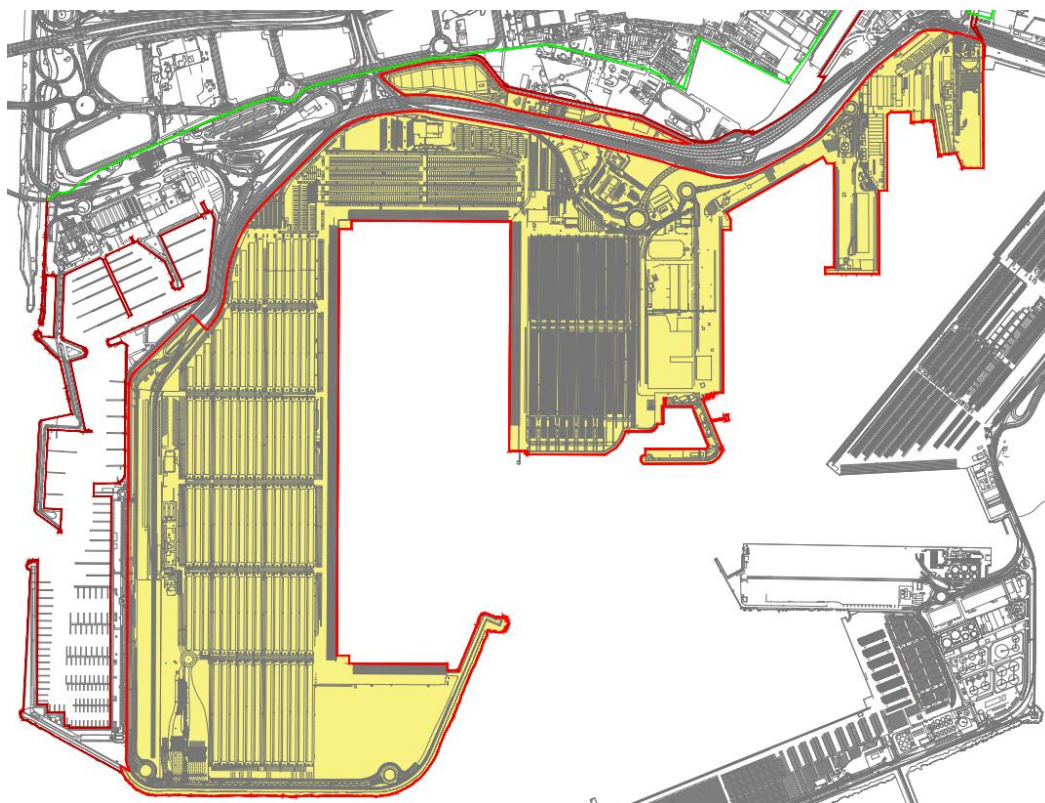


Figura 33: Ubicación del área N.º 2: Área comercial

La superficie total de ámbito es de 2.700.022 m², mientras que las líneas de muelles tienen una longitud total de 4.904 m.

CARACTERÍSTICA	MUELLE ESTE	MUELLE PRÍNCIPE FELIPE	MUELLE COSTA	MUELLE TRANSVERSAL COSTA
Nº pantalanes	-	-	-	-
Longitud	332 m	1.440 m	538 m	776 m
Calado	16 m	16 m	16 m	16 m
Ancho	400 m	600 m	350 m	430 m
Uso principal	Contenedores	Contenedores	Contenedores	Contenedores
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 8: Características técnicas de los muelles Este, Príncipe Felipe, Costa y Transversal Costa

CARACTERÍSTICA	MUELLE SUR	MUELLE TURIA	MUELLE ESPIGÓN TURIA SUR	MUELLE ESPIGÓN TURIA TESTERO
Fecha construcción	1973	1973	1973	1973
Nº pantalanes	-	-	-	-
Longitud	549 m	376 m	351 m	182 m
Calado	14 m	9 m	9-11 m	14 m
Ancho	200 m	120 m	75,5 m	Variable
Uso principal	Graneles sólidos por instalación especial	Ro-Ro y pasajeros	Mercancía general, graneles líquidos	Graneles sólidos por instalación especial
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 9. Características técnicas de los muelles Sur, Turia, Espigón Turia Sur y Espigón Turia Testero

CARACTERÍSTICA	SUR	OESTE	NORTE	ESTE
Fecha construcción	2008	2008	2008	2008
Nº pantalanes	-	-	-	-
Longitud	59 m	90 m	144 m	205 m
Calado	3 m	3 m	1,7 m	10,5 m
Ancho	Variable	Variable	Variable	Variable
Uso principal	Técnico-náuticos	Técnico-náuticos	Técnico-náuticos	Técnico-náuticos
Estado	En uso	En uso	En uso	En uso

Tabla 10. Características técnicas de la nueva dársena de servicios náuticos

CARACTERÍSTICA	MUELLE ESPIGÓN TURIA NORTE	RAMPA SUR	RAMPA NORTE
Fecha construcción	1932	1932	1932
Nº pantalanes	-	-	-
Longitud	281 m	-	-
Calado	9-11 m	-	-
Ancho	75,5 m	-	-
Uso principal	Mercancía general, graneles líquidos por instalación especial	Construcción naval	Construcción naval
Estado	En uso	En desuso	En desuso

Tabla 11. Características técnicas de los muelles Espigón Turia Norte y las rampas sur y norte de los Astilleros

CARACTERÍSTICA	MUELLE PONIENTE
Fecha construcción	1932
Nº pantalanes	-
Longitud	333 m
Calado	9-11 m
Ancho	101 m
Uso principal	Ro-Ro, pasajeros y cruceros
Estado	En uso

Tabla 12. Características técnicas del muelle de Poniente

b. Tráfico marítimo

En esta área se ubican todos los muelles comerciales existentes en la zona sur 2 del Puerto de Valencia, por lo que por ella pasan todos los tráficos comerciales del ámbito, además de ser donde se llevan a cabo las operaciones de maniobra y manipulación de mercancías.

La dársena sur está, actualmente, orientada al tráfico de contenedores y en ella se ubican los dos principales concesionarios de la Zona Sur 2 del Puerto, CSP Iberian Valencia Terminal en los muelles Este, Príncipe Felipe y Costa y MSC Terminal en el muelle trasversal costa.

A continuación, se encuentra la dársena del Turia, la cual puede definirse como una Terminal Polivalente en su conjunto. La cara sur está centrada, en la actualidad, en graneles sólidos, pudiendo realizarse tanto con instalación especial como convencional. Frente a ella, en el muelle del espigón Turia Sur se gestionan graneles y mercancía general. Entre ambos muelles se sitúa la actual terminal de Baleària, destinada a tráficos Ro-Ro y Ro-Pax. Además, en la nueva dársena se servicios técnico-náuticos, por su naturaleza y características, no se produce intercambio de mercancías.

Al norte de la dársena del Turia se ubican los antiguos astilleros, donde dado sus usos de fabricación y reparación naval, no se producen intercambios marítimo-terrestres de mercancías.

En la parte norte del dique del Turia, en las instalaciones de la terminal polivalente, se gestionan tanto mercancía general no contenerizada como graneles líquidos, para los cuales existen un sistema de descarga especializado y depósitos de almacenamiento.

Por último, el muelle de poniente está dedicado a pasaje y tráfico rodado (Ro-Ro y Ro-Pax), siendo los buques característicos ferris y cruceros.

c. Accesibilidad

Acceso marítimo

En la dársena sur las condiciones de acceso marítimo son adecuadas, realizándose el mismo a través del canal y bocana de acceso sur, siendo la propia bocana el punto más estrecho. Por este motivo, la navegación marítima interior no encuentra obstáculos relevantes.

En el caso de la dársena del Turia, teniendo en cuenta los buques que actualmente operan en ella, las condiciones de acceso marítimo y navegabilidad son adecuadas, ya que el punto más estrecho de la sección entre la dársena de servicios náuticos y el muelle Norte del Puerto tiene 280 m.

Las embarcaciones de prácticos y demás servicios técnico-náuticos, por sus características, no encuentra obstáculos para acceder al interior de su dársena especializada, a pesar de contar con un punto donde el ancho no supera los 50 m.

En la zona de astilleros, situados en la dársena de Levante, el punto más estrecho es la sección entre el espigón del Turia y el muelle de Levante, en la que la anchura es de aproximadamente 270 m. Dadas las dimensiones de los muelles, que limitan el tamaño de los buques, las condiciones de acceso marítimo y navegabilidad son adecuadas.

Por último, en el muelle de Poniente, la navegabilidad se ve condicionada por la sección más estrecha en el recorrido hasta el muelle, la cual se corresponde con una sección de unos 200 m entre el propio muelle de Poniente y el de Levante. Para el atraque de cruceros, dada la configuración de la dársena, en ocasiones es necesario realizar maniobras con la ayuda de remolcados que complejizan el atraque y, en otros casos, para los buques de mayor eslora, el atraque no es posible.

Acceso terrestre

Muelle Transversal Costa: Para acceder por carretera es posible hacerlo a través de la red principal prevista del Puerto, tomando el correspondiente ramal de la glorieta interior situada más al sur. El terreno asociado a este muelle, actualmente concesionado a MSC, cuenta con tres vías que no se encuentran conectadas a la red general.

Muelle Costa: El acceso viario se produce a través de vías secundarias con características reducidas y superando hasta dos pasos a nivel con las vías de ferrocarril. Sin embargo, a pesar de que el área terrestre asociada al muelle está limitada por el ferrocarril, este no tiene acceso al muelle Costa.

Muelle Príncipe Felipe: El acceso principal rodado se realiza mediante ramificaciones puntuales de la red principal. Esta zona cuenta con acceso ferroviario y una playa de vías con 5 vías y longitudes entre 600 y 800 m.

Muelle Este: El acceso rodado se produce mediante un recorrido interno de unos 700 m dentro de la actual CSP Iberian Valencia Terminal y continuando la ramificación de la red principal hacia el propio Muelle Príncipe Felipe. El ferrocarril no tiene acceso directo a las inmediaciones de este muelle.

Espigón del Turia: El acceso a los terrenos ubicados en el espigón del Turia se realiza desde un ramal que se inicia en una glorieta del viario principal ubicada frente al barrio de Nazaret. Esta derivación interseca con las vías del ferrocarril en un único punto.

Por su configuración en fondo de saco, el espigón cuenta con un punto para permitir los cambios de sentido junto a las instalaciones del testero. Existe conexión ferroviaria por las caras norte (vías de longitud aproximada 730 m y 330 m) y sur (vías de longitud aproximada 620 m y 415 m) del espigón. No obstante, por su disposición es necesario realizar maniobras para acceder y, actualmente, las líneas no están operativas.

Muelle Sur: El acceso rodado se realiza desde la red principal del Puerto, la cual enlaza con el muelle desde la glorieta situada frente al mismo. El viario interno está constituido principalmente por un vial de dos carriles por sentido que circula paralelo al muelle entre éste y las naves de almacenamiento. Cuenta con acceso ferroviario que se materializa en cuatro vías de entre 400 y 600 m aproximadamente, dos de las cuales se configuran como playa de vías en el cantil del muelle. No obstante, para acceder a estas derivaciones es necesario realizar maniobras y, actualmente, no se encuentran en servicio.

Nueva dársena de servicios náuticos: El acceso se realiza a través del viario paralelo al del muelle Sur, si bien su ubica entre las naves de almacenamiento y los terrenos asociados al muelle Transversal Costa, actualmente dedicados a terminal de contenedores.

Muelle del Turia: Tiene, únicamente, acceso y salida rodados, desde el dique del Turia y desde el muelle Sur a ambos extremos de la actual terminal de Baleària. En ambos puntos es necesario circular por un paso a nivel en la intersección con las vías del ferrocarril. Por su función como terminal de tráfico rodado, cuenta con controles de acceso ubicados en el extremo sur.

Zona astilleros: Los almacenes y oficinas tienen acceso rodado directo por la cara norte del área, circulando por el viario paralelo al muelle de Poniente. También existe un acceso secundario que se puede realizar desde la zona polivalente junto al dique del Turia. Por otro lado, esta zona no cuenta con acceso ferroviario.

Terminal Polivalente de la dársena de Levante: El acceso se realiza por el dique del Turia, y del mismo modo que se definió para dichas terminales. El viario interseca con las vías del ferrocarril en un paso a nivel, aunque no se dispone de vías ferroviarias dedicadas.

Muelle de Poniente: El acceso rodado se realiza directamente desde el viario de gestión municipal. Hasta el control de accesos a la terminal, aun estando dentro de la zona de servicio del Puerto, no es necesario traspasar el recinto de control aduanero. El vial corta al trazado ferroviario mediante un paso a nivel.

d. Titularidad de ocupación

El área n.º 2 está, mayoritariamente, ocupada por terrenos en régimen de concesión otorgados a las entidades que se muestran en la siguiente tabla. En octubre de 2019, estas concesiones ocupan prácticamente el 69 % de la zona, siendo la superficie restante de gestión directa por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	838.518,88	31,06%
Superficie en concesión	1.861.503,12	68,94%
<i>CSP Iberian Valencia Terminal</i>	1.227.217,42	45,45%
<i>MSC Terminal</i>	347.468,76	12,87%
<i>Prácticos de Valencia S.L.P.</i>	833,76	0,03%
<i>Amarradores del Puerto de Valencia S.L.</i>	602,00	0,02%
<i>Guardia Civil</i>	2.335,30	0,09%
<i>Infraportva S.L.</i>	69.435,00	2,57%
<i>Cepsa Comercial Petróleo S.A.</i>	5.542,80	0,21%
<i>Eurolineas Marítimas S.A. (Balearia)</i>	17.012,00	0,63%
<i>Transportes Alonso Salcedo S.A.</i>	73,60	0,00%
<i>Tránsitos Coste Este S.L.</i>	195,80	0,01%
<i>Cemex España Operaciones S.L.U.</i>	5.072,00	0,19%
<i>Silos de Levante S.A.</i>	16.282,50	0,60%
<i>Copitrans S.L.</i>	22,00	0,00%
<i>Teva-Tank S.L.</i>	3.890,40	0,14%
<i>Transcont</i>	54,00	0,00%
<i>Terminal Marítima de Graneles S.L.</i>	304,00	0,01%
<i>Transportes R. Torres S.L.</i>	146,00	0,01%

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
<i>Union Naval de Valencia</i>	54.037,26	2,00%
<i>Logística Chema Ballester S.L.</i>	143,00	0,01%
<i>Transportes Alonso Salcedo S.A.</i>	87,00	0,00%
<i>Aljibes Bosca</i>	40,00	0,00%
<i>S.G.S. Española de Control S.A.</i>	244,00	0,01%
<i>Isabel Monsoriu Bayarri</i>	92,40	0,00%
<i>Compañía Transmediterránea S.A.</i>	31.308,62	1,16%
<i>Dirección General Marina Mercante</i>	4.586,00	0%
<i>Logiters Logística S.A.</i>	3.860,00	0%
<i>Frío Puerto Valencia S.L.</i>	16.463,00	1%
<i>Sociedad de Estiba y desestiba del Puerto de Valencia SAGEP</i>	3.994,00	0%
<i>EIF Logistic Seaport S.L.U.</i>	35.215,00	1%
<i>Mediterranean Shipping Company</i>	10.734,50	0%
<i>Terminal Marítima de Graneles S.L.</i>	3.785,00	0%
<i>Madico y Villaroel S.L.</i>	426,00	0%

Tabla 13: Distribución de superficies en el Área N.º 2: Comercial

e. Análisis de la ordenación y usos existentes

La zona se encuentra plenamente urbanizada y ordenada. El uso global del área de acuerdo con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios es el de mixto comercial / complementario comercial. En su interior se encuentran edificaciones también concesionadas y cuyos usos pormenorizados incluyen oficinas e industrial-almacén.

f. Valoración del área en el contexto y entorno urbano

En su banda más próxima al núcleo urbano, esta área se encuentra en las proximidades de un ámbito de desarrollo industrial, la futura Zona de Actividades Logísticas, pero alejada del núcleo urbano principal, aunque en las proximidades del barrio de Nazaret.

El aspecto visual más relevante lo constituyen las grúas de muelle del tipo *Over Super Post-Panamax*, que forma parte del propio paisaje urbano de la ciudad de Valencia, constituyendo en sí mismas un elemento singular representativo. Considerando su

localización y que la banda de contacto con la ciudad está destinada a usos industriales, no se producen afecciones significativas.

3.3. ÁREA N.º 3: TRANSPORTE Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS

a. Datos físicos funcionales

La superficie total de ámbito es de 606.867 m². Esta área es puramente interior, no teniendo contacto con muelles e infraestructuras esencialmente marítimas. Se incluye en esta área la superficie de terreno destinada a la red general de transportes que discurre por el interior de la Zona Sur del Puerto de Valencia. Asimismo, dada la estrecha relación que se produce entre ambos usos, se incluyen también las áreas colindantes dedicadas en su mayor parte a actividades logísticas y de distribución.

El área tiene dos límites geográficos. Por el este está en contacto con las terminales portuarias y las zonas de intercambio marítimo-terrestre. Por el oeste, limita con el desarrollo industrial de la futura Zona de Actividades Logísticas. Asimismo, tiene contacto con la Zona Sur 1, cuyo uso asignado en la DEUP es el uso mixto complementario comercial /interacción puerto-ciudad.

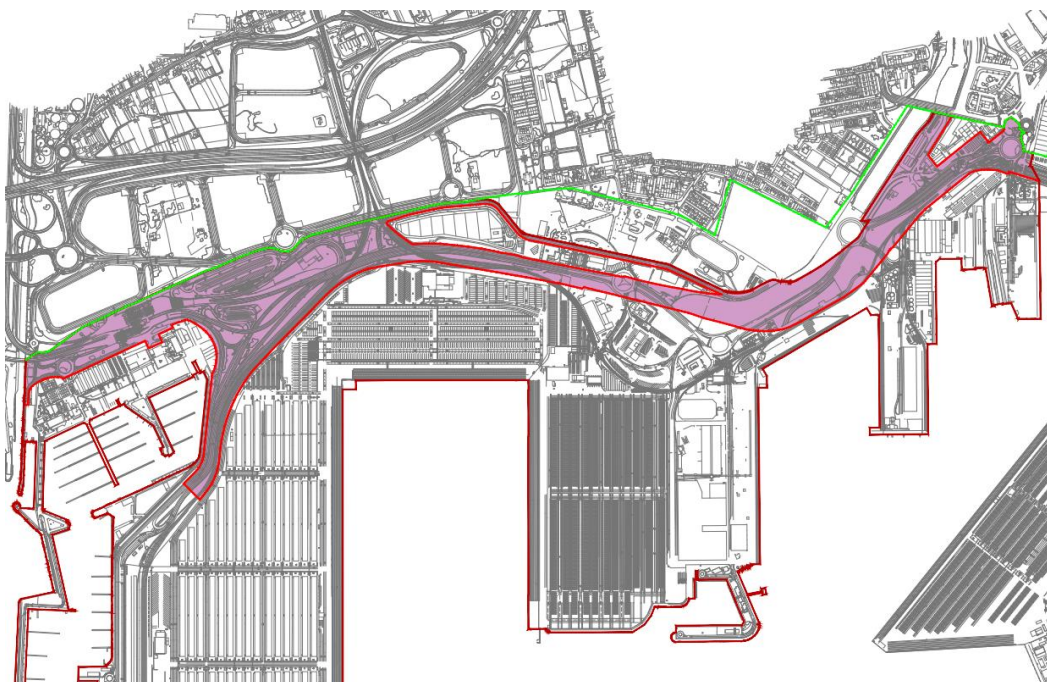


Figura 34: Ubicación del Área N.º 3: Transporte y actividades complementarias

b. Tráfico marítimo

Dado que esta área no está dedicada al intercambio marítimo-terrestre, el análisis del tráfico marítimo no es aplicable.

c. Accesibilidad

Acceso marítimo

Dado que esta área no está dedicada al intercambio marítimo-terrestre, el análisis del acceso marítimo no es de aplicación.

Acceso terrestre

El viario rodado tiene características de vía de alta capacidad, con carriles de 3,50 m de ancho y sentidos de circulación diferenciados, y con ramificaciones a las distintas terminales y áreas portuarias. En las inmediaciones del acceso sur, la distribución secundaria de tráfico se realiza mediante un nudo a diferentes alturas, mientras que en la zona más al norte, las derivaciones se producen en glorietas. La red principal no interseca con la red ferroviaria, resolviéndose el cruce de los trazados a distintos niveles.

Por la configuración y trazado de las vías terrestres que dan acceso al Puerto de Valencia, los vehículos pesados únicamente acceden al mismo desde el sur. En la situación previa al desarrollo de la nueva configuración del trazado, los accesos desde el norte están limitados exclusivamente a vehículos no industriales.

El tráfico ferroviario accede en la zona sur del Puerto, bifurcándose en direcciones norte y sur. El trazado de las líneas principales discurre de forma aproximadamente paralela al viario. Por las características de la actividad portuaria, el trazado básico únicamente está electrificado en las proximidades del acceso, fuera de la zona de manipulación de mercancías. La superestructura se ejecuta sobre balasto donde no se producen intersecciones con el tráfico rodado y, en caso contrario, sobre placa hormigonada.

d. Titularidad de ocupación

El área es fundamentalmente de uso público, estando, a fecha octubre de 2019, mayoritariamente gestionado de forma directa por la Autoridad Portuaria de Valencia (prácticamente un 98,5 % de la superficie). Únicamente destaca, como empresa concesionaria, Talleres Navales Valencia, S.L. con una ocupación en planta del 0,89 % de la superficie total disponible. Dicha concesión se otorgó a fecha 15/04/2004 y tiene vigencia hasta agosto de 2024.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	598.165,62	98,57%
Superficie en concesión	8.701,38	1,43%
Talleres Navales Valencia S.L.	5.400,00	0,89%
Bar Caballito de Mar S.L.	100,00	0,02%
Serviport Marítima S.L.	924,94	0,15%

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Velas Lluch S.L.	500,00	0,08%
Transportes Remedios Torres S.L.	115,00	0,02%
Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores	139,14	0,02%
Randstad Empleo ETT S.A.	140,30	0,02%
Dragados S.A.	882,00	0,15%

Tabla 14: Distribución de superficies en el Área N.º 3 Transporte y actividades complementarias

e. Análisis de la ordenación y usos existentes

La zona se encuentra urbanizada y ordenada en su mayor parte. En la DEUP se incluye como parte del conjunto de uso mixto comercial / complementario comercial que también incluye la zona de muelles. Sin embargo, con la particularización del área al entorno de las redes de comunicación, se puede definir como de uso complementario. Dentro del área se encuentran edificaciones concesionadas con usos pormenorizados variados, y entre los que se incluyen oficinas e industrial-almacén.

f. Valoración del área en el contexto y entorno urbano

En el aspecto visual y funcional, el área constituye una continuación del trazado viario municipal en el interior de la zona de servicio del Puerto de Valencia. Por este motivo, así como por incluir instalaciones y edificaciones de características típicas de una zona portuaria, se integra en el entorno urbano sin impactos relevantes, dado que no existen en su ámbito elementos de relevancia desde el punto de vista del posible impacto visual o paisajístico

3.4. ÁREA N.º 4: ÁREA ADMINISTRATIVA

a. Datos físicos funcionales

Dentro de esta área se encuentra la zona de uso complementario comercial según la DEUP, que se corresponde con las edificaciones y terrenos circundantes dedicadas usos administrativos donde, por ejemplo, se ubican las oficinas de la Autoridad Portuaria de Valencia. La extensión del área es de 15.138 m², situados en el margen izquierdo del río Turia y sin conexión con el lado mar del Puerto.

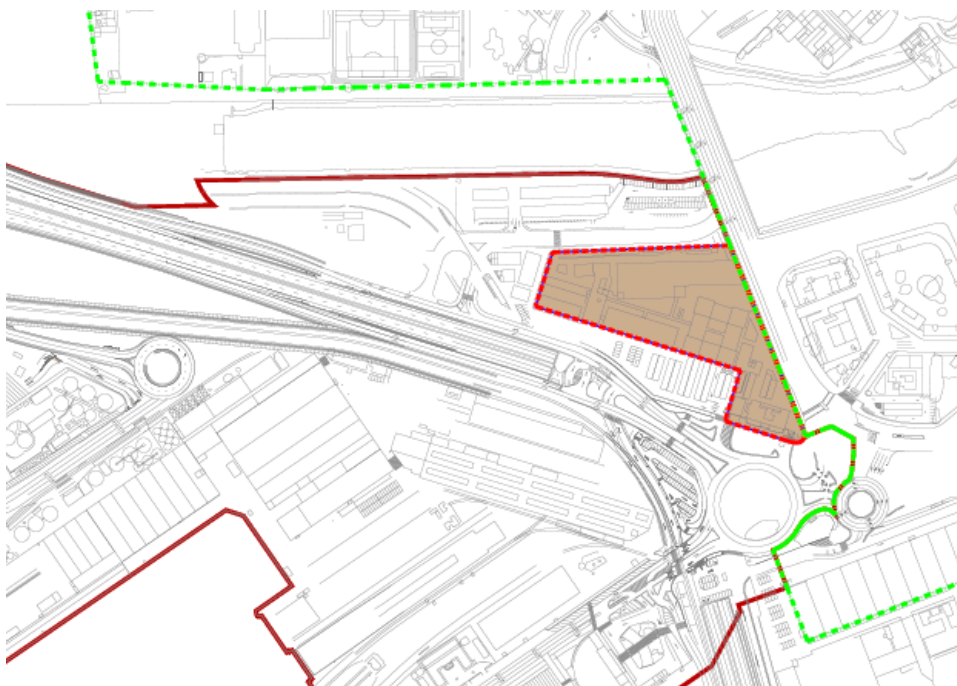


Figura 35: Ubicación del área N.º 4: Área administrativa

b. Tráfico marítimo

Esta área dedicada a un uso complementario comercial carece de frente marítimo. Por ambas circunstancias, no se produce el intercambio comercial de mercancías.

c. Accesibilidad

Acceso marítimo

Dada la ausencia de frente marítimo, no cabe la descripción de los accesos desde el lado mar.

Acceso terrestre

El acceso rodado desde el norte (casco urbano de la ciudad de Valencia) se produce desde la Avenida del Ingeniero Manuel Soto y a través de la calle Muelle de Poniente. Desde el sur, dentro del recinto aduanero, es posible acceder directamente desde la red general principal del Puerto.

d. Titularidad de ocupación

A fecha octubre de 2019, la mayor parte de la superficie del área está gestionada directamente por la Autoridad Portuaria de Valencia, representado la superficie concesionada aproximadamente el 16 % del total de la extensión. La principal entidad concesionaria, a fecha septiembre de 2019, es la Fundación Valenciaport, cuya extensión es de, aproximadamente, el 8,8 % de la superficie total del área.

RÉGIMEN	SUPERFICIE	PORCENTAJE
Superficie en gestión directa	12.738,86	84,15%
Superficie en concesión	2.399,14	15,85%
<i>SOIVRE</i>	200,00	1,32%
<i>Fundación Valenciaport</i>	1.331,61	8,80%
<i>Infoport Valencia S.A.</i>	682,35	4,51%
<i>V.P.I. Logística S.A.</i>	180,18	1,19%
<i>Tareca Vending S.L.</i>	5,00	0,03%

Tabla 15: Distribución de superficies en el Área N.º 4: Área administrativa

e. Análisis de la ordenación y usos existentes

El área administrativa se encuentra urbanizada y ordenada, habiendo sido calificada con un uso global de complementario comercial, de acuerdo con la DEUP. La ordenación es asimilable a una trama urbana, ya que está formada, principalmente, por edificaciones de uso de oficina.

f. Valoración del área en el contexto y entorno urbano

Por encontrarse en contacto con la trama urbana, la centralidad de esta área es elevada. En el extremo norte, con las tipologías de edificación presentes (asimilables a urbanas) la integración se puede considerar como buena.

4. RELACIÓN DEL PLAN ESPECIAL CON OTROS DOCUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

4.1. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

El artículo 69 del TRLPEMM establece que el Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de aquella ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden ministerial de delimitación de los espacios y usos portuarios.

Los usos asignados dividen el puerto básicamente en cuatro grandes áreas: el puerto comercial, cuya asignación de usos es la propia de sus actividades comerciales y complementarias; el área colindante con el barrio de Nazaret, donde se propuso crear una zona de transición donde pudiesen establecerse tanto actividades de interacción puerto-ciudad, como complementarias a la actividad comercial portuaria; la zona de la marina sur, otorgada en concesión al Real Club Náutico de Valencia, cuyo usos se corresponden con la actividad náutica deportiva y complementaria a ésta que actualmente se desarrolla, y la zona de la Marina Real Juan Carlos I y adyacentes.

De acuerdo con al artículo 56 del TRLPEMM que a continuación se transcribe, la formulación del Plan Especial requerirá que previamente se encuentre delimitada la zona de servicio mediante la correspondiente DEUP.

“1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial

Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.

b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.

En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.

La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.”

En todo caso, la DEUP, como documento de orden superior, prevalece sobre las determinaciones del Plan Especial y este ha de atenerse a lo dispuesto en la propia DEUP.

4.2. PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA SUR DEL PUERTO DE VALENCIA

El 6 de julio de 1990 se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia el Anuncio del Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia sobre aprobación definitiva del Plan Especial de ordenación de la Zona Sur del Puerto de Valencia.

El Plan Especial de la Zona Sur aprobado en 1990 se constituye como el documento de referencia en materia urbanística dentro de la zona de servicio del Puerto hasta la aprobación del presente Plan, en virtud del acuerdo de previamente referido.

En el momento de su redacción, las líneas geométricas que definían el plan solamente eran materializables aquellas que tenían existencia física, pues una parte importante de ellas se implantaban sobre un área de terreno no existente y que sería de nueva creación.

En cuanto a las líneas de planificación, destaca la búsqueda en la ordenación propuesta de una flexibilidad que permitiese acomodarse a la realidad en función de la evolución del tráfico de mercancías que fuera existiendo en cada momento.

Asimismo, el Plan Especial reflejaba un particular compromiso y preocupación por la canalización de los transportes, tanto por carretera como de ferrocarril, para conducirlos fuera del casco urbano, de forma que integrados en las marginales del nuevo cauce del río Turia unos, y en nuevo acceso los otros, el flujo de entrada y salida de camiones y trenes a través de la ciudad quedase disminuido de forma muy importante.

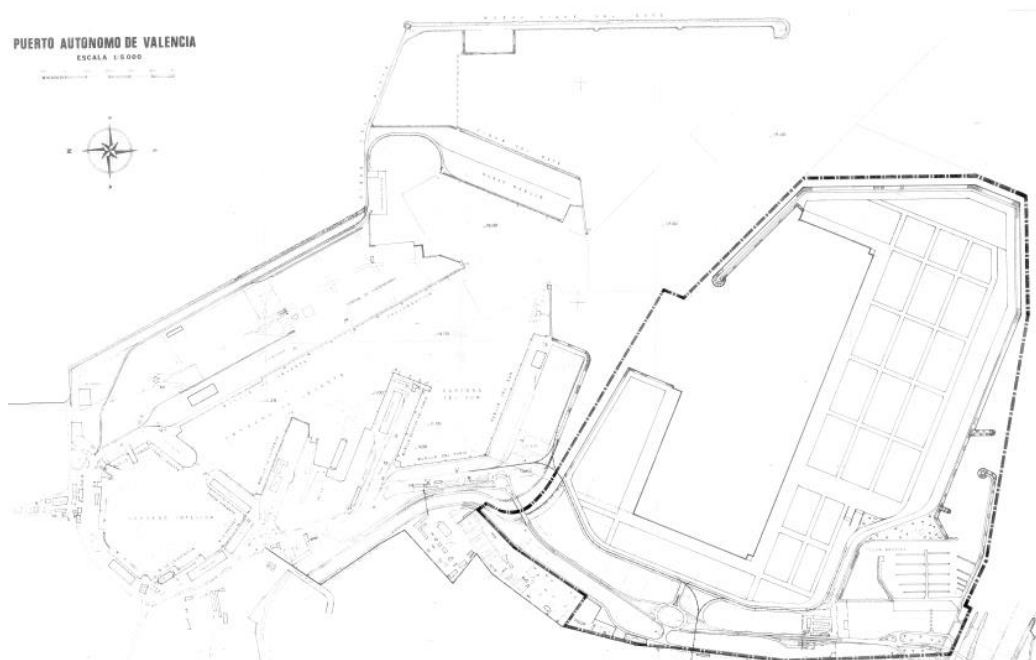


Figura 36: Plan Especial de la Zona Sur 1990

No obstante, los avances en los sistemas de almacenamiento industrial que se han producido desde la aprobación del anterior Plan y las necesidades para su implantación en las naves concesionadas, llevó en el año 2014 a aprobar una modificación puntual del Plan, a fin de revisar los requisitos sobre la altura de cornisa de las naves de forma que estas no vean mermada su capacidad de almacenamiento por el hecho de disponer de los nuevos sistemas de almacenamiento automatizado.

4.3. PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

El Puerto de Valencia constituye un puerto de interés general del Estado que, por tanto, se rige por su legislación estatal específica; por lo que su regulación urbanística, según el Artículo 56 del TRLPMM, lo hará a través del Plan Especial. Con el objetivo de alcanzar el máximo nivel posible de consenso y armonización entre las diferentes figuras de planificación y planeamiento existentes, se analizarán los diferentes planes territoriales y de infraestructuras elaborados y desarrollados por las diferentes administraciones territoriales.

Se recoge a continuación una relación de los diferentes documentos de planificación territorial con un ámbito de aplicación en el entorno del Puerto de Valencia:

4.3.1. LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) se aprueba por Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell (D.O.G.V. Núm. 6441/ 17.01.2011), el cual se modificó unos meses después, por Decreto 166/2011, de 4 de noviembre, del Consell (D.O.G.V. Núm. 6645/ 07.11.2011).

Dicha Estrategia Territorial, se formuló al amparo de lo establecido en los artículos 37 y siguientes de la Ley 4/2004, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje.

<< Es el instrumento que define un modelo territorial de futuro para la Comunidad Valenciana con el máximo consenso entre los agentes sociales que operan en el territorio. Es éste un modelo que integra las políticas sectoriales con proyección territorial, tiene en cuenta las amenazas y oportunidades del contexto exterior, fomenta las acciones impulsoras de cambios en el territorio, establece directrices de planificación y gestión para el suelo no urbanizable, y define los ámbitos adecuados para la planificación de ámbito subregional. Todo ello, en un escenario económico y social complejo en el que se están produciendo cambios trascendentales que van a tener grandes repercusiones en la estructura y posición estratégica de los territorios en el entorno global. >>

La estrategia territorial tiene como visión estratégica hacer de la Comunidad Valenciana el territorio con mayor calidad de vida del Arco Mediterráneo Europeo. Razón por la

cual, formula unos objetivos y unos principios directores de la ordenación del territorio vinculantes para el conjunto de las administraciones públicas con ámbito competencial en la Comunidad Valenciana. Para su consecución se formulan unas directrices que serán tenidas en cuenta en todas las acciones que tengan incidencia en el territorio. La ETCV consta de una visión territorial, 25 objetivos estratégicos, 500 propuestas, 100 metas evaluadas por indicadores y 1.600 acciones de cambio en el territorio, así como de un conjunto de directrices orientadoras del desarrollo urbano y territorial. Entre los objetivos generales, cabe destacar el número 16, que pretende convertir a la Comunidad Valenciana en la principal plataforma logística del Mediterráneo.

En lo referente al Puerto de Valencia, la ETCV considera que es un nodo clave en la red logística intermodal de la Comunidad Valenciana. De acuerdo con las líneas de actuación planteadas en aras de la potenciación logística, se considera clave el acceso norte al Puerto, proyecto que implica la reestructuración y reordenación de los espacios interiores de la zona de servicio.

4.3.2. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA)

El Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) se aprueba por Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell (D.O.C.V. Núm. 7649 /03.11.2015).

Tomando como referencia las cartografías de inundabilidad aplicables al ámbito, se concluye que la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia está afectada por riesgo de inundación medio, en la zona del cauce.



Figura 37: Riesgo de inundación en el Puerto de Valencia

En este sentido, y durante la tramitación Ambiental Estratégica, el servicio de Ordenación del Territorio y Paisaje informó el 2 de septiembre de 2015 de estas circunstancias y de la necesidad de realizar un análisis de incidencia. Como respuesta, la Autoridad Portuaria de Valencia presentó informe en marzo de 2017 en el que se determina que, en el tramo enterrado del cauce del Turia no se produce desbordamiento durante una avenida, quedando justificado ante el organismo competente.

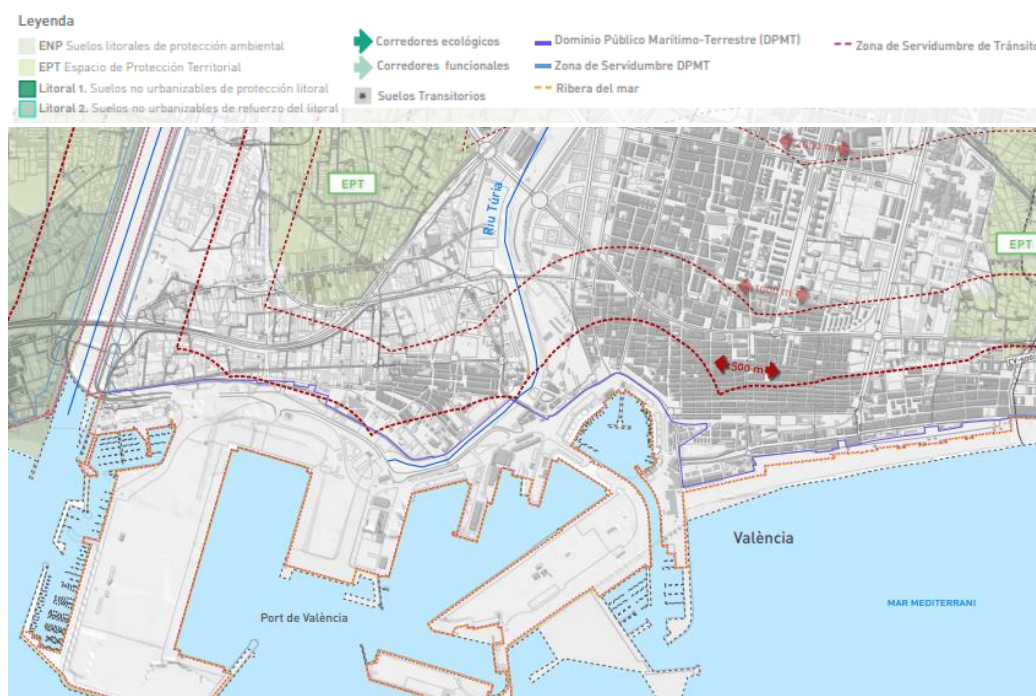
4.3.3. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATIVEL)

El Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunidad Valenciana inició la tramitación, remitiendo al Órgano Ambiental el borrador del plan y el documento inicial estratégico del plan. Con fecha 28 de abril de 2015, se emitió por el Órgano Ambiental el Documento de Alcance para la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, a efectos de cumplimiento de la Ley 21/ 2013, de 28 de abril, de Evaluación Ambiental y la LOTUP.

Posteriormente, la propuesta del PATIVEL se sometió a consultas y participación e información pública por Resolución de 28 de octubre de 2016, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio (D.O.G.V. núm. 7915/ 11.11.2016) y se aprobó en mayo de 2018.

El principal objetivo de este Plan es preservar los suelos que todavía no hayan sufrido una actuación urbanística significativa, situados en una franja de 500 metros aplicada en proyección horizontal tierra adentro desde la fijación del DPMT en todo el litoral valenciano. De esta manera, se trata de potenciar el mantenimiento de espacios libres en la franja litoral, con el fin de evitar la consolidación de bloques edificadas continuos y barreras urbanas que afecten a los valores del espacio litoral.

En el caso del Puerto de Valencia, según los planos de ordenación del PATIVEL, existen en los alrededores del Puerto dos áreas denominadas como Espacios de Protección Territorial, además de la Huerta de Valencia al oeste, la cual está calificada como Suelo litoral de protección ambiental.



4.3.4. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE ORDENACIÓN Y DINAMIZACIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA

El Plan de Acción Territorial de Ordenación y dinamización de la Huerta Valenciana (en adelante PATODHV), aprobado mediante el Decreto 219/2018, de 30 de noviembre, tiene por objetivo la compatibilización de la protección y puesta en valor de la Huerta Valenciana con el desarrollo urbano y socioeconómico sostenible

Su ámbito de aplicación es el entorno que se considera necesario para comprender el contexto territorial y socioeconómico de la Huerta y, por tanto, se corresponde con el área de las Comarcas de l’Horta Nord, l’Horta Oest, l’Horta Sud y el municipio de Valencia, tal y como se puede apreciar en la siguiente imagen.

4.4. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL: PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

Como parte integrante del municipio de Valencia, el Puerto se encuentra sometido a las disposiciones del planeamiento urbanístico municipal. De esta forma, las determinaciones del Plan Especial estarán sujetas al contexto y al cumplimiento de las normas urbanísticas que el PGOU incluye para la zona de servicio.

De acuerdo con el artículo 56 del TRLPEMM, para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente.

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia fue aprobado en el año 1988 y considera la zona de servicio del Puerto como suelo no urbanizable dentro del sistema general de transportes y con usos portuarios. En la zona de Nazaret, en el extremo norte de la Zona Sur 2, los terrenos contiguos se clasifican como suelo urbano.

El apartado 4.3.3. *Infraestructuras existentes, redes de transporte y comunicaciones, red viaria, transporte público, red ferroviaria, puerto y aeropuerto*, de la memoria informativa define el Puerto de Valencia en los siguientes términos:

<< El Puerto es uno de los elementos más representantes que configuran la ciudad de Valencia. Primeramente, es un centro de extraordinaria importancia económica. "Es una infraestructura de transporte que ejerce fuertes efectos indirectos sobre las redes que sirven de soporte infraestructural a los diferentes modos de transporte. En este sentido, es un lugar muy valorado por los ciudadanos valencianos para recreo y actividades de expansión. El Puerto es un elemento urbanístico dominante que fácilmente se convierte en el elemento estructurante del entorno que le rodea. Su actividad comercial configura todos los usos del área urbana colindante con él.

Estas características explican por qué el Plan General ha estudiado de una manera profunda todos los aspectos, urbanísticos y de infraestructuras ligados al Puerto. En este apartado se estudiará el Puerto como centro y elemento del sistema de infraestructura de transporte. >>

Por otra parte, de acuerdo con las Normas Urbanísticas del PGOU, en *Artículo 6.68. Tipos y categorías de Sistema Generales*, se encuadra el Puerto de Valencia como Sistema general de transportes de tipo GTR-3 Área portuaria, con uso comunicaciones (Dcm).

Según el *Artículo 6.69. Usos*, en el sistema general GTR-3 no están permitidos los usos siguientes:

- *Residencial (R), excepto viviendas destinadas al personal vinculado a la actividad portuaria.*
- *Terciarios:*
 - *Edificios y locales comerciales (Tco. 3)*
 - *Hotelero (Tho)*
 - *Recreativos (Tre. 2, Tre. 3, Tre. 4)*
- *Dotacionales:*
 - *Edificios, locales y espacios dotacionales destinados a: abastecimiento (Dab), cementerio (Dce), Infraestructuras (Din.1, Din.2 y Din. 4)*
- *No obstante, se tendrán en cuenta las precisiones, en cuanto al régimen de usos, establecidas en el convenio Ayuntamiento-Puerto, suscrito en fecha 19 de mayo de 1986.*

Sin embargo, este Plan Especial dejará sin efecto lo regulado en el Artículo 6.69 de dichas Normas Urbanísticas en cuanto a usos expresamente prohibidos en el Área Portuaria. A tal efecto se estará a lo específicamente regulado en el TRLPEMM, y en particular a lo que se establezca en las Normas Urbanísticas y en cada una de las fichas urbanísticas. Por el contrario, se admitirán todos los usos que no resulten manifiestamente incompatibles con los explicitados en la citada documentación.

En el momento de la redacción del presente Plan Especial se encuentra en fase de tramitación la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia que cuenta con Evaluación Ambiental Estratégica. En las directrices de ordenación seguidas en la planificación futura del municipio de Valencia (Plan de Ciudad Central) se menciona la oportunidad que supone para Valencia contar con el mayor puerto comercial del Mediterráneo siendo un objetivo general completar el sistema general de transporte y comunicaciones conectando definitivamente las áreas centrales con el Puerto y los poblados marítimos.

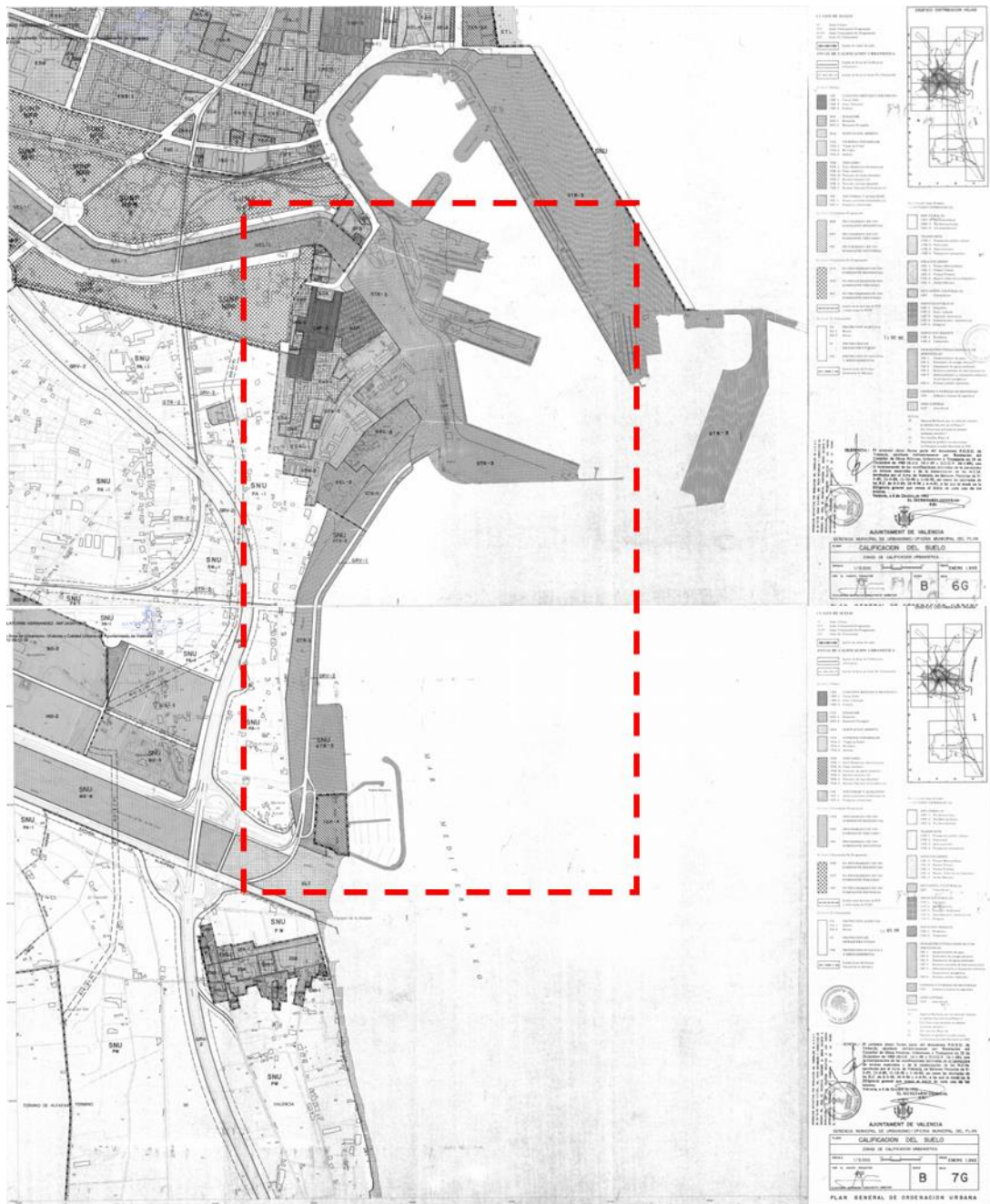


Figura 38. Plano de calificación del suelo en el PGOU de Valencia de 1988

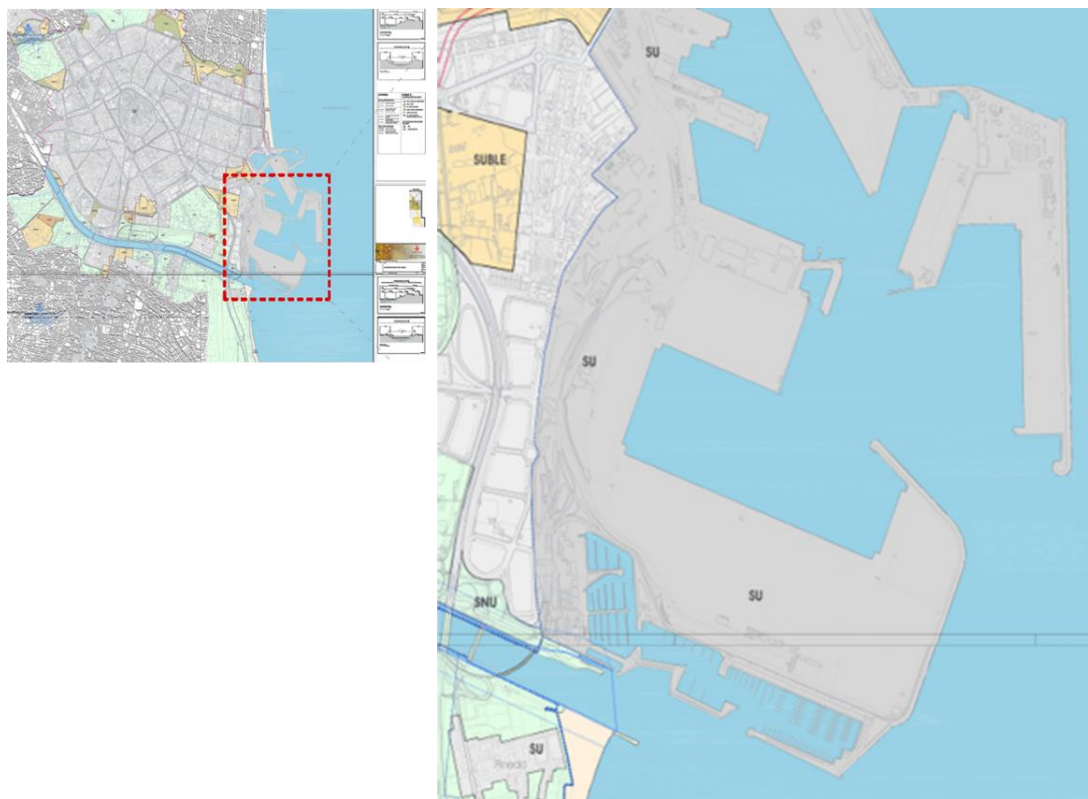


Figura 39. Plano de calificación del suelo en la RSPGOU de Valencia de 2014 (instrumento de planeamiento no aprobado).

Además, también se encuentra en tramitación el documento de “Homologación sectorial del planeamiento vigente en el ámbito del suelo urbano de la ciudad central”, en el que se delimitan las zonas estructurales de acuerdo con los criterios establecidos en la LOTUP pero añadiendo unas determinadas zonas como uso dominante dotacional, ya que por su entidad superficial y su singular importancia no pueden encuadrarse en las zonas que define la LOTUP. Entre estas zonas se encuentra el ámbito del presente Plan, tal y como se puede observar en la siguiente figura.

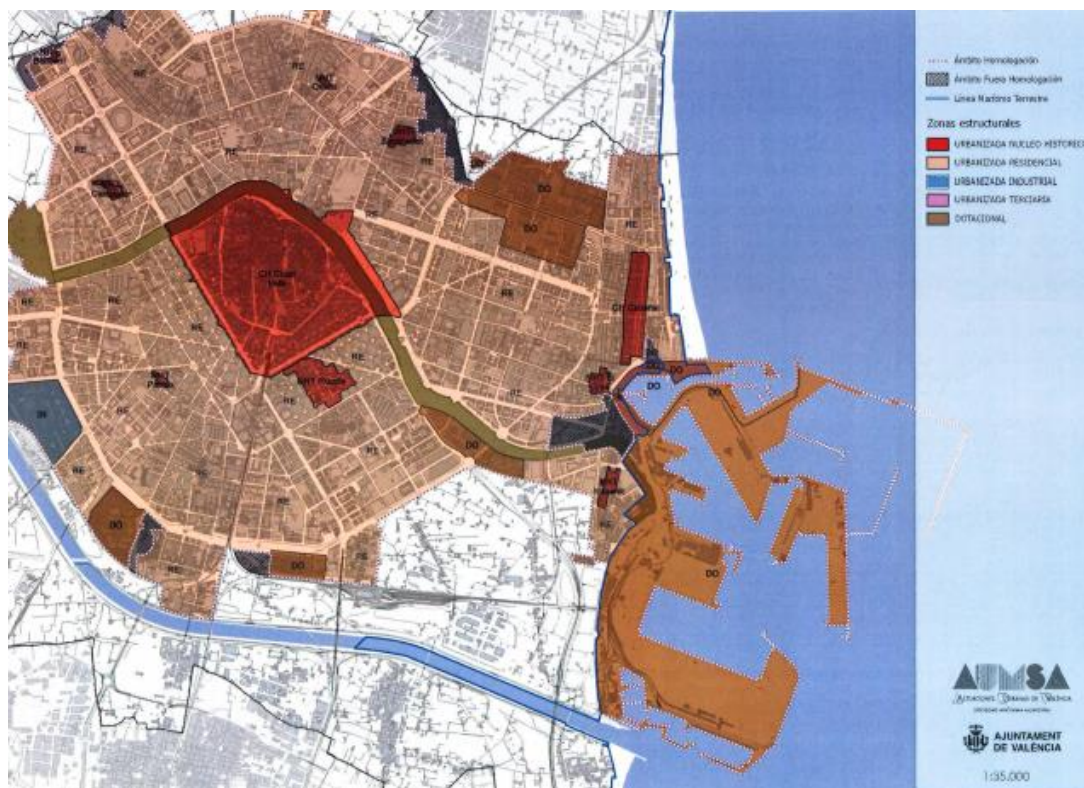


Figura 40. Zonas estructurales dentro del ámbito de homologación de la "Homologación sectorial del planeamiento vigente en el ámbito del suelo urbano de la Ciutat Central"

4.5. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

El Servicio de Planificación Económica y Regeneración Urbana, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración de Territorio de la Generalitat Valenciana publica en marzo de 2017 el "SET para introducir la perspectiva de género en el proceso urbano. Recopilación de Información en materia de Arquitectura y Urbanismo desde la perspectiva de género", (Azara, S y Gil, MV). En su introducción se recoge que:

"Se entiende por integración de la perspectiva de género la consideración sistemática de las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y promover la igualdad en todas las políticas y acciones, a todos los niveles y en todas sus fases de planificación, ejecución y evaluación".

Por este motivo:

"se pretende integrar el enfoque de género en todas las fases del proceso urbanístico, desde el diseño, la participación, la planificación y la ejecución, hasta la evaluación y el seguimiento."

Son de aplicación:

“En las actuaciones de regeneración urbana y rehabilitación, así como en la creación y consolidación de nuevos modelos de ciudad en todos los aspectos que influyen en el ámbito urbano. Y sirve de guía para proyectar espacios públicos y edificios desde la perspectiva de género.”

Se distinguen siete áreas temáticas para focalizar las previsiones y actuaciones en materia de perspectiva de género: modelo de ciudad, percepción de seguridad, espacios públicos y accesibilidad, movilidad, vivienda, representatividad y señalización urbana y participación ciudadana.

Para el sano desarrollo del sector, es necesario tener en cuenta la perspectiva de género desde los instrumentos de planeamiento que lo regulan y desde las primeras fases de diseño. El PEZS2 ha tenido en consideración desde un primer momento, en gran medida, las posibles cuestiones a plantear, para favorecer y potenciar la igualdad en el diseño urbanístico, de tal manera que sea más seguro, habitable, inclusivo y, por tanto, elimine cualquier posible barrera o perjuicio hacia los habitantes de este.

A continuación, se analizan las cuestiones que se han tenido en cuenta dentro de cada una de las áreas temáticas durante el desarrollo de los trabajos y que incluyen, de diferentes formas, la perspectiva de género.

01. MODELO DE OCUPACIÓN Y NORMAS URBANÍSTICAS	
Se planifican los espacios públicos, equipamientos y áreas de oficinas desde la perspectiva de género y en función de los roles de género	✓
Se fomenta la distribución equitativa de los equipamientos y servicios	✓
Se contempla la presencia de diferentes formas de desplazamiento y transporte	✓
Se favorece el transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, sin reducir el espacio de peatones	✓
Se fijan las condiciones mínimas aplicables a los proyectos de urbanización y de obra pública que se desarrollen en el ámbito de la red de espacios comunes	✓
Se contempla la ubicación de espacios para las actividades comunes.	✓

02. PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD	
Se fomenta una correcta señalización de los diferentes espacios con el objetivo de facilitar la orientación sin dificultades	✓
Se trata de garantizar una percepción de seguridad en los espacios transitados por usuarios y trabajadores mediante una adecuada iluminación y la máxima visibilidad posible en todo momento.	✓
Los espacios de peatones son anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico de vehículos	✓

03. ESPACIOS PÚBLICOS Y ACCESIBILIDAD	
Se fomenta la creación de infraestructuras, espacios y equipamientos que respondan mejor a las necesidades de las personas que accedan al ámbito según sus roles de género y características físicas	✓
Se resuelve la accesibilidad desde el entorno urbano adyacente, respondiendo a una realidad tanto física como social	✓
Se fomentan los equipamientos, espacios y servicios que faciliten la conciliación familiar y laboral y mejoren la compatibilidad de horarios y lugares	✓
Se tienen en cuenta en los diseños de los espacios comunes, los distintos vehículos que podrán acceder al Puerto (personas con movilidad reducida, carritos de bebé, bicicletas y patinetes, etc.).	✓
Se eliminan los puntos conflictivos entre los itinerarios de peatones y los viales de vehículos y de bicicletas	✓

04. MOVILIDAD	
Se fomenta la disminución del tiempo dedicado a los desplazamientos necesarios para las tareas de la vida cotidiana de usuarios y trabajadores	✓
Se mejora la accesibilidad al transporte público	✓
Se garantiza la seguridad de los desplazamientos sostenibles	✓

05. VIVIENDA	
<i>No es de aplicación al presente Plan Especial</i>	

06. REPRESENTATIVIDAD Y SEÑALIZACIÓN URBANA	
Se trata de visibilidad y fomentar la concienciación social sobre la importancia de aplicar la perspectiva de género en el urbanismo	✓
Se fomenta la potenciación de la presencia simbólica y representación de las mujeres en el ámbito como mecanismo para favorecer su empoderamiento	✓
Se fomenta un lenguaje visual no discriminatorio en la iconografía que sirve de base a la señalización urbana	✓
Se erradicará el uso de imágenes estereotipadas en cualquier elemento urbano de la ciudad	✓

07. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
Se refuerzan políticas y buenas prácticas que promuevan la participación y la igualdad de las mujeres en la planificación urbanística y la adopción de decisiones	✓
Se trata de forzar una mayor paridad y diversidad den los equipos técnicos interdisciplinarios	✓

A Coruña, septiembre de 2020

Por la Asistencia Técnica,
D. Noé Fernández López

APÉNDICE I: FICHAS DE INFORMACIÓN URBANÍSTICA

PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 2 DEL PUERTO DE VALENCIA

Fichas de información



MCVALNERA

SEPTIEMBRE de 2020

PLAN ESPECIAL PUERTO DE VALENCIA	
FICHA INFORMACIÓN URBANÍSTICA	
DENOMINACIÓN ÁREA	Área Nº 1

USO GLOBAL DEUP	Mixto náutico-deportivo / Complementario náutico-deportivo
USOS PORMENORIZADOS COMPATIBLES	Náutico-deportivo y recreativo Terciario de transición Almacenaje y actividades logísticas Servicios y equipamientos portuarios Infraestructuras y servicios Industrial Red viaria Red ferroviaria

SUPERFICIE ÁREA	283.102,80
SUPERFICIE OCUPADA EN PLANTA	45.172,07 m ²
SUPERFICIE CONSTRUIDA A EFECTOS DE EDIFICABILIDAD	35.403,90 m ²
ALTURA MÁXIMA EDIFICACIONES ACTUALES	11,37 m
ALTURA PONDERADA	6,96 m

EDIFICACIONES	
---------------	--

Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico Valencia carpas pantalanés (1)
ID Edificación	190
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	509,02 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	509,02 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Depósito Dique Príncipe Felipe (2)
ID Edificación	1500
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	251,32 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	251,32 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-01 Náutico (3)
ID Edificación	601
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	14,39 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	14,39 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-02 Náutico (4)
ID Edificación	602
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	13,93 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	13,93 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-03 Náutico (5)
ID Edificación	603
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	13,92 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	13,92 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-04 Náutico (6)
ID Edificación	604
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	13,83 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	13,83 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-05 Náutico (7)
ID Edificación	605
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	13,60 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	13,60 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-06 Náutico (8)
ID Edificación	606
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	13,93 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	13,93 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-07 Náutico (9)
ID Edificación	607
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	14,57 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	14,57 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-08 Náutico (10)
ID Edificación	608
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	14,54 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	14,54 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-09 Náutico (11)
ID Edificación	609
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	15,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	15,00 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-10 Náutico (12)
ID Edificación	610
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	14,33 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	14,33 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-11 Náutico (13)
ID Edificación	611
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	14,83 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	14,83 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta Carretera Príncipe Felipe (14)
ID Edificación	914
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	4,76 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	4,76 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	VR-031 (15)
ID Edificación	731
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	7,13 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	7,13 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-31 (16)
ID Edificación	531
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	10,88 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	10,88 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	20
ID Edificación	202
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	442,24 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	442,24 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamientos portuarios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén Servicio Marítimo de la Guardia Civil (18)
ID Edificación	201
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	223,74 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	223,74 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamientos portuarios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Vestuarios Náutico (19)
ID Edificación	209
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	14,10 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	14,10 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-12 Náutico (20)
ID Edificación	612
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	7,24 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	7,24 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Depósito Pantalanes norte (21)
ID Edificación	1502
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	37,82 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	37,82 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	Depósito Pantalanes sur (22)
ID Edificación	1503
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	35,88 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	35,88 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Casetas Club Náutico (23)
ID Edificación	138
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	285,80 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	285,80 m ²
Plantas	1
Altura	5,58 m
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia vestuarios deporte (24)
ID Edificación	196
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	145,27 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	145,27 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia auxiliar caseta jardín (25)
ID Edificación	189
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	3,95 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	6,47 m
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Piscina e instalaciones deportivas (26)
ID Edificación	183
Tipología de edificación	Edificación cerrada + Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	2.326,35 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	843,41 m ²
Plantas	2
Altura	4,31 m
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia auxiliar a piscina (27)
ID Edificación	197
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	90,95 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	90,95 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo

Nombre Edificación (numeración en plano)	Club Social (28)
ID Edificación	140
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	575,03 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	575,03 m ²
Plantas	3
Altura	10,87 m
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia Anexo I Club Social (29)
ID Edificación	191
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	29,51 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	29,51 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia Anexo II Club Social (30)
ID Edificación	192
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	95,86 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	95,86 m ²
Plantas	1
Altura	5,39 m
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Depósito anexo Club Social (31)
ID Edificación	1501
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	4,06 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	4,06 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave tienda Club Náutico (32)
ID Edificación	169
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.373,63 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.220,00 m ²
Plantas	2
Altura	11,37 m
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia nave tienda 1 (33)
ID Edificación	187
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	935,28 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	948,29 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo

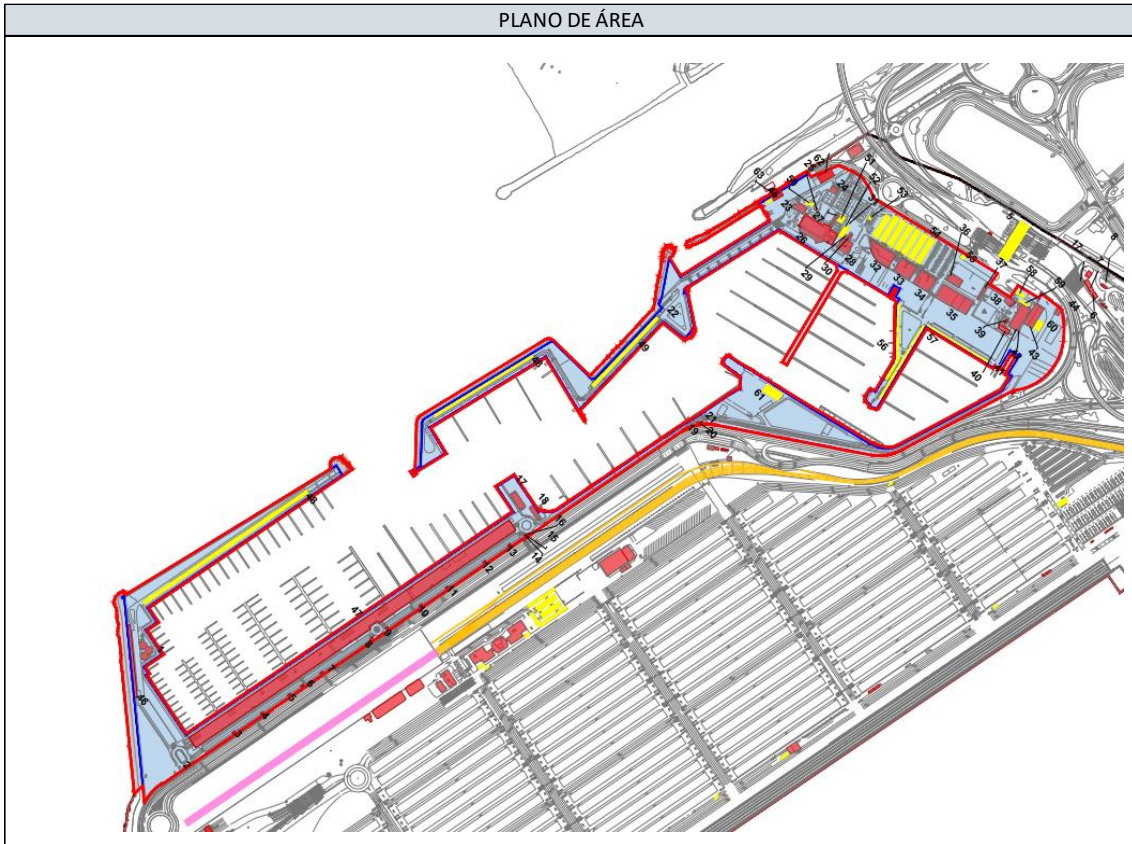
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia nave tienda 2 (34)
ID Edificación	195
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	965,64 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	978,65 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia nave tienda 3 (35)
ID Edificación	198
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.000,29 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	4.000,57 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia nave 1 anexa a tienda 3 (36)
ID Edificación	193
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	409,59 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	409,59 m ²
Plantas	1
Altura	6,34 m
Uso pormenorizado	Terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Real Club Náutico de Valencia nave 2 anexa a tienda 3 (37)
ID Edificación	194
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	132,80 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	132,80 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio 2 Cruz Roja (38)
ID Edificación	147
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	500,12 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	500,12 m ²
Plantas	1
Altura	6,14 m
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamientos portuarios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta Cruz Roja (39)
ID Edificación	130
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	30,15 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	30,15 m ²
Plantas	1
Altura	4,51 m
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamientos portuarios

Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio 1 Cruz Roja (40)
ID Edificación	145
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	172,41 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	172,41 m ²
Plantas	1
Altura	6,30 m
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamientos portuarios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio 3 Cruz Roja (41)
ID Edificación	148
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.008,02 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.008,02 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamientos portuarios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta Cruz Roja 2 (42)
ID Edificación	143
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1,75 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1,75 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamientos portuarios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Construcciones y Varaderos, S.L. Edificio 1 (43)
ID Edificación	345
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	849,75 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	849,75 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de reparación naval
Nombre Edificación (numeración en plano)	Construcciones y Varaderos, S.L. Edificio 2 (44)
ID Edificación	346
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	102,78 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	102,78 m ²
Plantas	1
Altura	6,56 m
Uso pormenorizado	Uso de reparación naval
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta pescadores (45)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	103,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	103,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo

Nombre Edificación (numeración en plano)	Naves bajo espaldón* (46)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	830,61 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	830,61 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Naves en Dique Príncipe Felipe* (47)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	18.073,37 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	18.073,37 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas pantalanés nueva dársena (48)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	2.432,28 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas pantalanés Dársena 1 (49)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	2.050,13 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas en arbolado de Club Náutico (50)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	60,86 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina piscina Club Náutico (51)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	99,39 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo

Nombre Edificación (numeración en plano)	Carpas tienda Club Náutico (52)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	190,01 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta acceso Club Náutico (53)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	25,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas aparcamiento Club Náutico (54)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	3.880,25 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina anexa a tienda 3 (55)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	44,83 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas Dársena 2 (56)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	643,25 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas Dársena 3 (57)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	1.441,55 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento

Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas parking Cruz Roja 1 (58)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	80,34 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas parking Cruz Roja 2 (59)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	70,34 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Carpa reparación (60)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	217,94 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de reparación naval
Nombre Edificación (numeración en plano)	Carpa Base Regatas (61)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	552,18 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	552,18 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo
Nombre Edificación (numeración en plano)	Centro de formación Folgado y taller de reparación (62)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	406,63 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	488,83 m ²
Plantas	2
Altura	6,90 m
Uso pormenorizado	Uso de reparación naval
Nombre Edificación (numeración en plano)	Club de pesca, almacenes y zona de residuos (63)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	214,38 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	214,38 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso náutico-deportivo y recreativo



PLAN ESPECIAL PUERTO DE VALENCIA	
FICHA INFORMACIÓN URBANÍSTICA	
DENOMINACIÓN ÁREA	Área Nº 2

USO GLOBAL DEUP	Mixto Comercial / Complementario-Comercial
USOS PORMENORIZADOS COMPATIBLES	Maniobra y manipulación de mercancías Industrial Almacenaje y actividades logísticas Servicios y equipamientos portuarios Infraestructuras y servicios Terciario de transición Red viaria Red ferroviaria

SUPERFICIE ÁREA	2.700.022,22 m ²
SUPERFICIE OCUPADA EN PLANTA	163.342,11 m ²
SUPERFICIE CONSTRUIDA A EFECTOS DE EDIFICABILIDAD	235.948,65 m ²
ALTURA MÁXIMA EDIFICACIONES ACTUALES	17,00 m
ALTURA PONDERADA	10,71 m

EDIFICACIONES	
---------------	--

Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta de control NOATUM (1)
ID Edificación	340
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	139,65 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	139,65 m ²
Plantas	1
Altura	7,84 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Acceso entrada NOATUM (2)
ID Edificación	301
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	1.363,91 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Acceso salida NOATUM (3)
ID Edificación	302
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	657,46 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficina 2 NOATUM (4)
ID Edificación	389
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	230,30 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	230,30 m ²
Plantas	1
Altura	8,43 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficina 1 NOATUM (5)
ID Edificación	388
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	507,02 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	507,02 m ²
Plantas	1
Altura	8,50 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficina principal NOATUM (6)
ID Edificación	390
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.616,47 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	3.351,38 m ²
Plantas	3
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Taller 1 NOATUM (7)
ID Edificación	400
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.510,41 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	3.020,82 m ²
Plantas	2
Altura	14,57 m
Uso pormenorizado	Uso industrial

Nombre Edificación (numeración en plano)	Taller 2 NOATUM (8)
ID Edificación	401
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	445,03 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	445,03 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Anexo taller NOATUM (9)
ID Edificación	324
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	139,07 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	139,07 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-26 (10)
ID Edificación	626
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	42,73 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	42,73 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-25 (11)
ID Edificación	625
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	44,65 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	44,65 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas ZMA NOATUM (12)
ID Edificación	396
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	353,87 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	537,33 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-24 (13)
ID Edificación	624
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	42,92 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	42,92 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-24A (14)
ID Edificación	623
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	46,08 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	46,08 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-27 NOATUM (15)
ID Edificación	627
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	27,09 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	27,09 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-27 (16)
ID Edificación	527
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	27,59 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	27,59 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT (17)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	14,51 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	14,51 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	CT (18)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	28,32 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	28,32 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT (19)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	12,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	12,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Aseos (20)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	29,67 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	29,67 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Toquero (21)
ID Edificación	207
Tipología de edificación	Edificación cerrada + Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	2.223,85 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.906,01 m ²
Plantas	1
Altura	11,00 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT (22)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	58,56 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	58,56 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	Aseos (23)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	29,67 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	29,67 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta CI (24)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	15,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	15,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta instalaciones MSC (25)
ID Edificación	628
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	175,83 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	175,83 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén MSC (26)
ID Edificación	317
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.838,50 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.838,50 m ²
Plantas	1
Altura	9,50 m
Uso pormenorizado	Uso de almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Anexo almacén MSC (27)
ID Edificación	321
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	83,67 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	83,67 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de almacenaje y actividades logísticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas MSC (28)
ID Edificación	392
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.347,44 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	3.531,79 m ²
Plantas	4
Altura	17,00 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	E.B. M. Transversal Costa (29)
ID Edificación	928
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	48,90 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	48,90 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nuevos accesos NOATUM Caseta (30)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	48,90 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	48,90 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nuevos accesos NOATUM Pérgola entrada (31)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	987,27 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nuevos accesos NOATUM Pérgola salida (32)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	690,19 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Nuevos accesos NOATUM ligeros (33)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	207,73 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas NOATUM oficinas (34)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	1.760,76 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina frente a NOATUM oficinas (35)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	14,36 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas muelles NOATUM (36)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	50,38 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas ZMA NOATUM (37)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	71,63 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento

Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina en vial interno NOATUM (38)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	12,77 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas acceso secundario NOATUM (39)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	141,26 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesinas accesos MSC (40)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	141,26 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio remolcadores (41)
ID Edificación	957
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	514,13 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	595,94 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamiento portuario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio subacuáticos (42)
ID Edificación	958
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	485,91 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	971,82 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamiento portuario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio amarradores (43)
ID Edificación	959
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	601,86 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.203,72 m ²
Plantas	2
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamiento portuario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio prácticos DSN (44)
ID Edificación	960
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	687,75 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.420,50 m ²
Plantas	3
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamiento portuario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Taller prácticos (45)
ID Edificación	961
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	146,01 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	146,01 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	VR-014 (46)
ID Edificación	714
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	7,65 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	7,65 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Tinglado 16 (47)
ID Edificación	206
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	3.992,97 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave principal Infraportva, S.L. (48)
ID Edificación	386
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	31.490,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	31.490,00 m ²
Plantas	1
Altura	9,00 m
Uso pormenorizado	Uso maniobra y manipulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	Anexo nave Infraportva, S.L. (49)
ID Edificación	322
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.271,38 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.271,38 m ²
Plantas	1
Altura	8,69 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta 2 Infraportva, S.L. (50)
ID Edificación	339
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	51,88 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	51,88 m ²
Plantas	1
Altura	5,12 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 1 Infraportva, S.L. (51)
ID Edificación	375
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	9.309,79 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	9.309,79 m ²
Plantas	1
Altura	9,61 m
Uso pormenorizado	Uso maniobra y manipulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-Temagra (52)
ID Edificación	640
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	7,88 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	7,88 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 2 Infraportva, S.L. (53)
ID Edificación	377
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	451,53 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	451,53 m ²
Plantas	1
Altura	6,97 m
Uso pormenorizado	Uso maniobra y manipulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas Infraportva, S.L. (54)
ID Edificación	391
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	145,17 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	145,17 m ²
Plantas	1
Altura	5,97 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas Infraportva, S.L. (55)
ID Edificación	1000
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	103,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	206,00 m ²
Plantas	2
Altura	5,97 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta 1 Infraportva, S.L. (56)
ID Edificación	936
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	31,02 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	31,02 m ²
Plantas	1
Altura	11,35 m
Uso pormenorizado	Uso maniobra y manipulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén Silesa (57)
ID Edificación	108
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	6.874,38 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	6.874,38 m ²
Plantas	1
Altura	13,16 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logisticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficina Silesa (58)
ID Edificación	170
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	66,60 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	66,60 m ²
Plantas	1
Altura	8,80 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio del resguardo (59)
ID Edificación	150
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	340,62 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	340,62 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamiento portuario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Eurolíneas marítimas, S.A. (60)
ID Edificación	157
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	293,47 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	586,95 m ²
Plantas	2
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-13 (61)
ID Edificación	513
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	60,05 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	60,05 m ²
Plantas	1
Altura	7,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas 2 Explanada Turia (62)
ID Edificación	174
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	20,62 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	20,62 m ²
Plantas	1
Altura	6,12 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas 1 Explanada Turia(63)
ID Edificación	171
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	40,17 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	40,17 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	E.B.M. Turia (64)
ID Edificación	929
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	58,58 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	58,58 m ²
Plantas	1
Altura	6,09 m
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio 1 CEMEX (65)
ID Edificación	144
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	194,05 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	194,05 m ²
Plantas	1
Altura	25,00 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio 2 CEMEX (66)
ID Edificación	146
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	90,77 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	90,77 m ²
Plantas	1
Altura	52,00 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-11 (67)
ID Edificación	511
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	13,37 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	13,37 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso infraestructuras y servicios

Nombre Edificación (numeración en plano)	Tinglado 14 del Puerto (68)
ID Edificación	205
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	7.994,40 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	7.994,40 m ²
Plantas	1
Altura	13,61 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-10 (69)
ID Edificación	510
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	61,88 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	61,88 m ²
Plantas	1
Altura	6,55 m
Uso pormenorizado	Uso infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas transportistas (70)
ID Edificación	180
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	146,49 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	146,49 m ²
Plantas	1
Altura	5,53 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Transportes Alonso Salcedo, S.L. (71)
ID Edificación	208
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	20,19 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	20,19 m ²
Plantas	1
Altura	5,97 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	RACK-APV/oficina (72)
ID Edificación	705
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	63,13 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	63,13 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 4 Productos Asfálticos, S.A. (73)
ID Edificación	382
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	344,49 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	688,99 m ²
Plantas	2
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 2 Productos Asfálticos, S.A. (74)
ID Edificación	378
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	130,90 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	130,90 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta 2 Productos Asfálticos, S.A. (75)
ID Edificación	939
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	10,19 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	10,19 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 1 Productos Asfálticos, S.A. (76)
ID Edificación	376
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	162,39 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	162,39 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 3 Productos Asfálticos, S.A. (77)
ID Edificación	380
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	209,26 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	209,26 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta 1 Productos Asfálticos, S.A. (78)
ID Edificación	937
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	21,56 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	21,56 m ²
Plantas	1
Altura	9,08 m
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 1 Anexo CT-11 (79)
ID Edificación	102
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	38,10 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	38,10 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta ctra. Esp. Turia (80)
ID Edificación	131
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	42,57 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	42,57 m ²
Plantas	1
Altura	4,97 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 4 Unión naval Valencia (81)
ID Edificación	383
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.509,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.509,00 m ²
Plantas	1
Altura	5,16 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 2 Unión Naval Valencia (82)
ID Edificación	379
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	6.455,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	6.455,00 m ²
Plantas	1
Altura	9,55 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 1 Unión Naval Valencia (83)
ID Edificación	165
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.150,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.150,00 m ²
Plantas	1
Altura	6,00 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas Unión Naval Valencia (84)
ID Edificación	394
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	769,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.307,00 m ²
Plantas	3
Altura	5,40 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 1 UNV (85)
ID Edificación	306
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	216,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	216,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 2 UNV (86)
ID Edificación	307
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	182,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	182,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 3 UNV (87)
ID Edificación	308
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	182,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	182,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 4 UNV (88)
ID Edificación	309
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	42,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	42,00 m ²
Plantas	1
Altura	5,24 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 5 UNV (89)
ID Edificación	310
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	54,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	54,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 6 UNV (90)
ID Edificación	311
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	28,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	28,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 3 UNV (91)
ID Edificación	381
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	17.905
Superficie construida a efectos de edificabilidad	17.905,00 m ²
Plantas	1
Altura	11,23 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 6 Unión Naval Valencia (92)
ID Edificación	385
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	273,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	546,00 m ²
Plantas	2
Altura	11,33 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 5 Unión Naval Valencia (93)
ID Edificación	384
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	132,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	132,00 m ²
Plantas	1
Altura	6,90 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio cocherón (94)
ID Edificación	149
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.230,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	4.460,00 m ²
Plantas	2
Altura	14,40 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 7 UNV (95)
ID Edificación	312
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	140,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	140,00 m ²
Plantas	1
Altura	6,93 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 8 UNV (96)
ID Edificación	313
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	283,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	283,00 m ²
Plantas	1
Altura	5,01 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Almacén 9 UNV (97)
ID Edificación	314
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	95,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	95,00 m ²
Plantas	1
Altura	7,93 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas

Nombre Edificación (numeración en plano)	Taller Demagrisa (98)
ID Edificación	203
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	96,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	96,00 m ²
Plantas	1
Altura	5,73 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas Demagrisa (99)
ID Edificación	177
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	155,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	155,00 m ²
Plantas	1
Altura	5,73 m
Uso pormenorizado	uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-09 (100)
ID Edificación	509
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	69,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	69,00 m ²
Plantas	1
Altura	7,21 m
Uso pormenorizado	Uso industrial
Nombre Edificación (numeración en plano)	Estación marítima (101)
ID Edificación	355
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.830,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	5.490,00 m ²
Plantas	3
Altura	9,00 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Control túnel 1 (102)
ID Edificación	917
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	150,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	150,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamiento

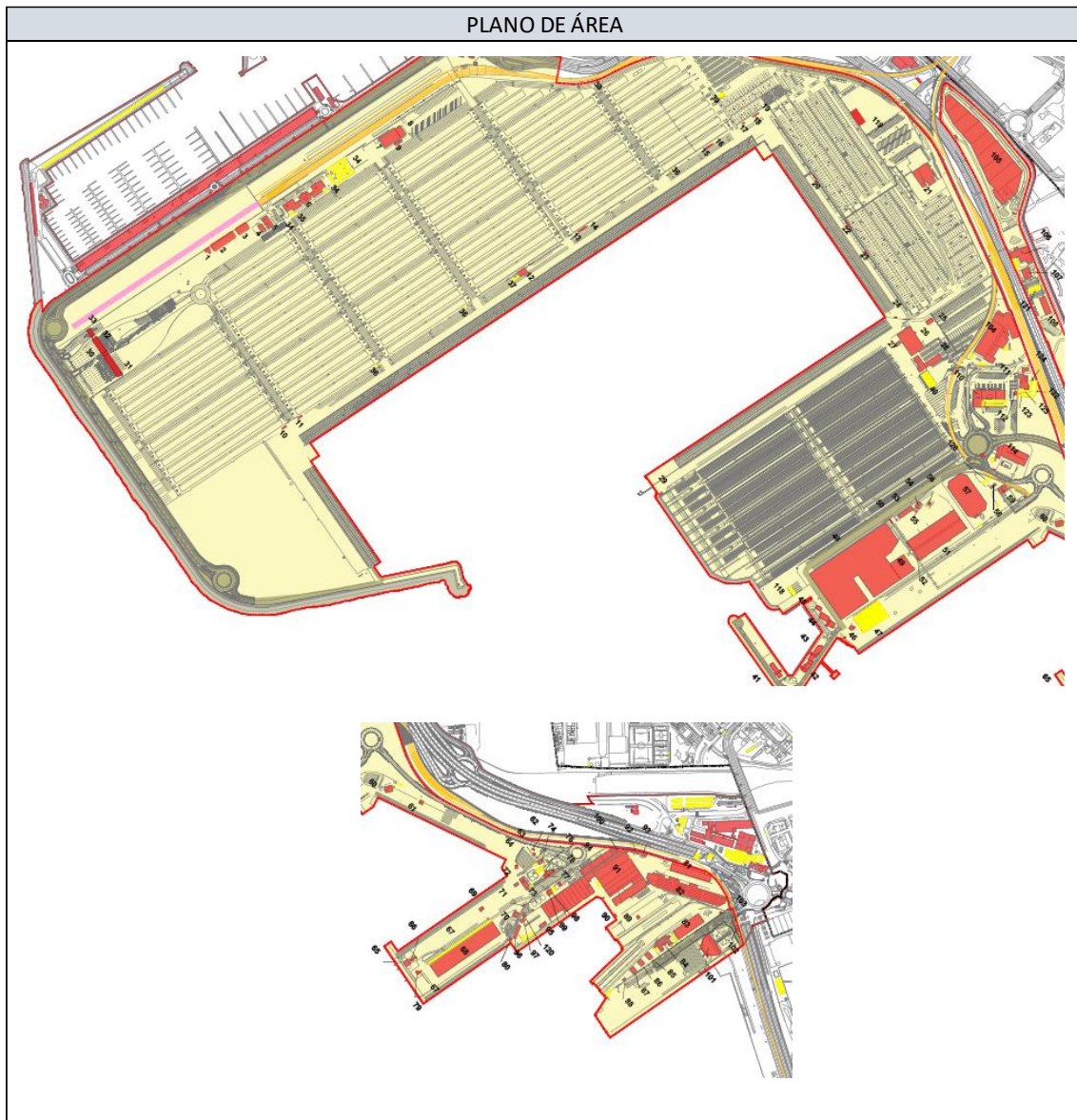
Nombre Edificación (numeración en plano)	Control túnel 2 (103)
ID Edificación	918
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	150,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	150,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de servicios y equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Frío Puerto Valencia, S.L. (104)
ID Edificación	356
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	7.924,87 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	31.699,48 m ²
Plantas	4
Altura	8,00 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio Aldeasa (105)
ID Edificación	351
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	20.850,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	62.550,00 m ²
Plantas	3
Altura	15,00 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Sevasa (106)
ID Edificación	398
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.431,47 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.431,47 m ²
Plantas	1
Altura	7,71 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Sevasa-Simulador (107)
ID Edificación	399
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	519,72 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.039,44 m ²
Plantas	2
Altura	7,67 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Nuevo edificio Sevasa (108)
ID Edificación	387
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	767,24 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.534,48 m ²
Plantas	2
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Puesto de inspección fronterizo (110)
ID Edificación	20
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.883,84 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.913,84 m ²
Plantas	2
Altura	10,02 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Ministerio fomento capitania (111)
ID Edificación	372
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	835,35 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	3.189,00 m ²
Plantas	8
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Caseta (112)
ID Edificación	134
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	43,59 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	43,59 m ²
Plantas	1
Altura	7,48 m
Uso pormenorizado	Uso equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Borax (113)
ID Edificación	901
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	67,41 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	67,41 m ²
Plantas	1
Altura	6,39 m
Uso pormenorizado	Uso equipamiento

Nombre Edificación (numeración en plano)	Borax (114)
ID Edificación	114
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.606,97 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.606,97 m ²
Plantas	1
Altura	12,69 m
Uso pormenorizado	Uso almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 2 Teva-Tank (115)
ID Edificación	166
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	74,13 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	74,13 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenaje y actividades logísticas
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio oficinas Teva-Tank (116)
ID Edificación	168
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	53,02 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	106,04 m ²
Plantas	2
Altura	6,88 m
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nave 1 Teva-Tank (117)
ID Edificación	164
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	70,01 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	70,01 m ²
Plantas	1
Altura	6,98 m
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	Nuevos accesos MSC (118)
ID Edificación	1001
Tipología de edificación	Edificación ABIERTA
Superficie ocupada en planta	123,37 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías

Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio (119)
ID Edificación	1014
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	892,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	892,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio (120)
ID Edificación	101
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	69,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	101,00 m ²
Plantas	2
Altura	6,31 m
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (121)
ID Edificación	1016
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	315,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (122)
ID Edificación	1017
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	240,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (123)
ID Edificación	1018
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	215,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento

Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (124)
ID Edificación	1019
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	135,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (125)
ID Edificación	1020
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	138,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (126)
ID Edificación	1022
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	1.005,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio Trincadores (127)
ID Edificación	1022
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	160,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	160,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso equipamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	Sicsa Rail (128)
ID Edificación	
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	30,30 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	30,30 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso equipamiento



PLAN ESPECIAL PUERTO DE VALENCIA	
FICHA INFORMACIÓN URBANÍSTICA	
DENOMINACIÓN ÁREA	Área Nº 3

USO GLOBAL DEUP	Mixto comercial / Complementario - comercial
USOS PORMENORIZADOS COMPATIBLES	Maniobra y manipulación de mercancías Industrial Almacenaje y actividades logísticas Servicios y equipamientos portuarios Infraestructuras y servicios Terciario de transición Red viaria Red ferroviaria

SUPERFICIE ÁREA	606.867,53 m ²
SUPERFICIE OCUPADA EN PLANTA	7.809,91 m ²
SUPERFICIE CONSTRUIDA A EFECTOS DE EDIFICABILIDAD	5.941,59 m ²
ALTURA MÁXIMA EDIFICACIONES ACTUALES	14,68 m
ALTURA PONDERADA	13,92 m

EDIFICACIONES	
---------------	--

Nombre Edificación (numeración en plano)	Escáner (1)
ID Edificación	155
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	1.256,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario

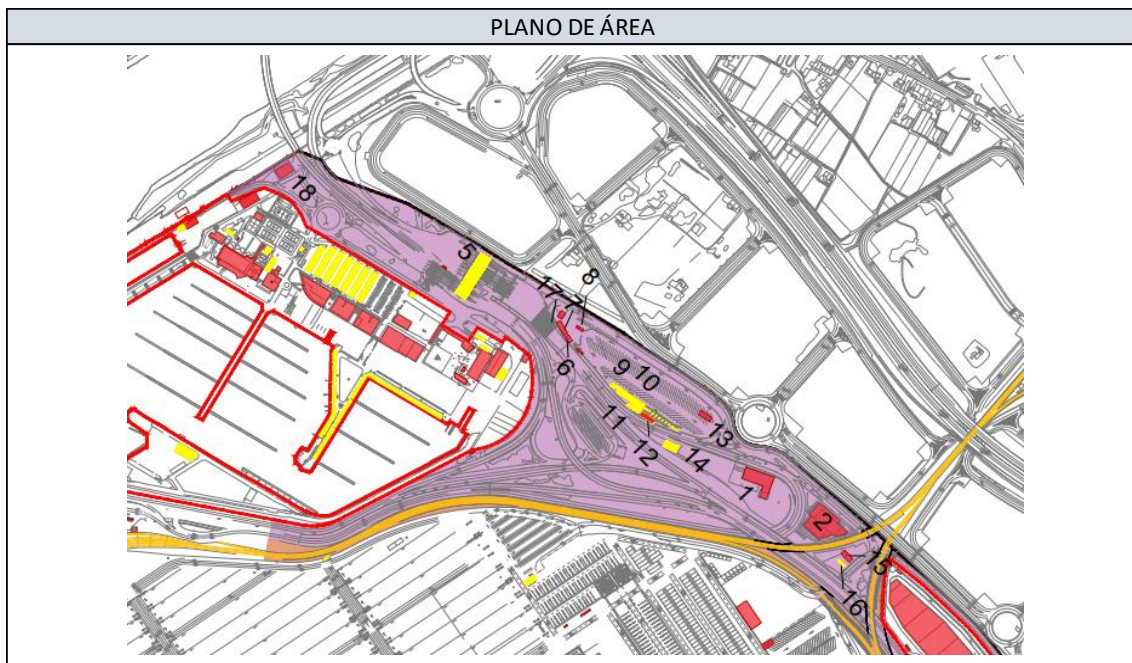
Nombre Edificación (numeración en plano)	Tanaval (2)
ID Edificación	402
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.372,19 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.778,94 m ²
Plantas	2
Altura	14,68 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-Centro de distribución APV/AULA (3)
ID Edificación	599
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	246,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	246,00 m ²
Plantas	1
Altura	7,21 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	CT-02 APV (4)
ID Edificación	616
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	13,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	13,00 m ²
Plantas	1
Altura	3,05 m
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (5)
ID Edificación	1021
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	1.546,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de almacenamiento
Nombre Edificación (numeración en plano)	LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER (6)
ID Edificación	1003
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	126,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	252,00 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y manipulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER (7)
ID Edificación	1004
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	390,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	780,00 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y manipulación de mercancías

Nombre Edificación (numeración en plano)	LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER (8)
ID Edificación	1002
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	105,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	210,00 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	MARQUESINA (9)
ID Edificación	1006
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	59,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	MARQUESINA (10)
ID Edificación	1007
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	442,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	MARQUESINA (11)
ID Edificación	1008
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	81,29 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio (12)
ID Edificación	1009
Tipología de edificación	Edificación abierta + cerrada
Superficie ocupada en planta	188,40 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	86,75 m ²
Plantas	1
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías

Nombre Edificación (numeración en plano)	Asociación ELTC (13)
ID Edificación	1010
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	84,53 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	169,06 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	MARQUESINA (14)
ID Edificación	1011
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	220,50 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías
Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio (15)
ID Edificación	1012
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	213,89 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	427,78 m ²
Plantas	2
Altura	-
Uso pormenorizado	-
Nombre Edificación (numeración en plano)	Marquesina (16)
ID Edificación	1013
Tipología de edificación	Edificación abierta
Superficie ocupada en planta	73,65 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	0,00 m ²
Plantas	0
Altura	-
Uso pormenorizado	-
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas Transportes Alonso (17)
ID Edificación	-
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	96,58 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	386,30 m ²
Plantas	4
Altura	-
Uso pormenorizado	Uso maniobra y maniulación de mercancías

Nombre Edificación (numeración en plano)	Velas Lluç, S.L. (18)
ID Edificación	
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	500,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.000,00 m ²
Plantas	2
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario



PLAN ESPECIAL PUERTO DE VALENCIA	
FICHA INFORMACIÓN URBANÍSTICA	
DENOMINACIÓN ÁREA	Área Nº 4

USO GLOBAL DEUP	Complementario - comercial
USOS PORMENORIZADOS COMPATIBLES	Almacenaje y actividades logísticas Servicios y equipamientos portuarios Infraestructuras y servicios Terciario de transición Red viaria Red ferroviaria

SUPERFICIE ÁREA	15.138,13 m ²
SUPERFICIE OCUPADA EN PLANTA	7.322,13 m ²
SUPERFICIE CONSTRUIDA A EFECTOS DE EDIFICABILIDAD	17.583,13 m ²
ALTURA MÁXIMA EDIFICACIONES ACTUALES	20,31 m
ALTURA PONDERADA	14,96 m

EDIFICACIONES	
---------------	--

Nombre Edificación (numeración en plano)	Edificio servicios auxiliares (1)
ID Edificación	5
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	457,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	1.828,00 m ²
Plantas	4
Altura	20,31 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Garaje edificio de servicios auxiliares (2)
ID Edificación	158
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	132,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	132,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas APV Fase I (3)
ID Edificación	1
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.925,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	5.775,00 m ²
Plantas	3
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario

Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas APV Fase II (4)
ID Edificación	2
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	1.001,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.002,00 m ²
Plantas	2
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas APV Fase III (5)
ID Edificación	3
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	2.399,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	4.798,00 m ²
Plantas	2
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Oficinas APV Fase IV (6)
ID Edificación	4
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	820,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	2.460,00 m ²
Plantas	3
Altura	
Uso pormenorizado	Uso terciario
Nombre Edificación (numeración en plano)	Sala de clima (7)
ID Edificación	111
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	368,00 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	368,00 m ²
Plantas	1
Altura	
Uso pormenorizado	Uso de infraestructuras y servicios
Nombre Edificación (numeración en plano)	Ampliación cafetería APV (8)
ID Edificación	
Tipología de edificación	Edificación cerrada
Superficie ocupada en planta	220,13 m ²
Superficie construida a efectos de edificabilidad	220,13 m ²
Plantas	1
Altura	3,84 m
Uso pormenorizado	Uso terciario

