



AJUNTAMENT
DE VALÈNCIA



Autoridad Portuaria de Valencia

PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 2 DEL PUERTO DE VALENCIA

Documento C: Memoria justificativa



MCVALNERA

SEPTIEMBRE de 2020

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN: OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL PLAN.....	3
1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA	4
1.1.1. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	4
1.1.2. PLANIFICACIÓN PORTUARIA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL Y CONVENIOS	4
1.1.3. POTENCIALIDADES Y LIMITACIONES DE LA ZONA DE SERVICIO.....	5
1.1.4. EL DESARROLLO DE LOS TRÁFICOS PORTUARIOS	6
1.1.5. DEMANDA Y DISPONIBILIDAD DE SUELO	6
1.1.6. PROYECTOS EN EL RECINTO PORTUARIO	7
1.1.7. EXIGENCIAS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICAS Y CULTURALES	8
2. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN Y CONTEXTO LEGAL.....	10
2.1. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN	10
2.2. CONTEXTO LEGAL.....	12
3. BASES, CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL	13
3.1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES.....	13
3.2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	14
3.3. CARÁCTER DEL DOCUMENTO	15
3.4. DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL DE DIRECTRICES DE CALIDAD URBANA 2018 ..	16
3.5. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO	17
3.6. CRITERIOS ORIENTADORES DEL PLAN Y MODELO DE INTERVENCIÓN	18
3.6.1. OBJETIVOS GENERALES	18
3.6.2. OBJETIVOS CONCRETOS	19
3.7. TRATAMIENTO DE LAS AFECCIONES Y CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES Y CULTURALES	20
3.8. PLAN DE ETAPAS.....	21
4. JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA.....	22
4.1. REDES DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DE COMUNICACIÓN	22
4.1.1. RED VIARIA	23
4.1.2. RED FERROVIARIA.....	23

4.1.3. APARCAMIENTOS	24
4.2. INSTALACIONES PORTUARIAS PROPIAMENTE DICHAS	24
4.3. USO DE LAS SUPERFICIES OBJETO DEL PLAN ESPECIAL.....	24
4.3.1. DISPOSICIÓN DE USOS GLOBALES.....	24
4.3.2. CALIFICACIÓN DEL SUELO.....	25
4.4. LIMITACIONES DE USO	26
4.5. DEFINICIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES.....	26
4.6. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN PARA CADA ÁREA FUNCIONAL	27
4.6.1. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 1	27
4.6.2. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 2	28
4.6.3. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 3	30
4.6.4. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 4	31
4.7. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA	32
5. TRAMITACIÓN	34

1. INTRODUCCIÓN: OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA DEL PLAN

En cumplimiento del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM) y tras la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, mediante la Orden FOM 1973/2014 de 28 de octubre (en adelante, la DEUP), el presente Plan Especial de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia se redacta al objeto de:

- Delimitar el ámbito de actuación identificado como Zona Sur 2 del Puerto de Valencia y justificar la necesidad de redacción del propio Plan Especial.
- Recoger la planificación y ordenación actuales de la zona de servicio de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia como bases de partida de la planificación futura descrita en el presente Plan Especial.
- Establecer la ordenación urbanística de la zona de servicio del Puerto de Valencia incluida en el ámbito identificado como Zona Sur 2, incluyendo las determinaciones de carácter estructural y de carácter pormenorizado aplicables, en los términos establecidos por el TRLPEMM y la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (en adelante LOTUP), la cual fue modificada mediante la Ley 1/2019, de 5 de febrero.
- Establecer un esquema general de asignación de usos pormenorizados a la zona de servicio del Puerto, es decir, constituir una idea de la estructura funcional del Puerto, en la que se plasmen los objetivos de la Autoridad Portuaria.
- Incluir las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte.
- Determinar las actividades, instalaciones o construcciones que se permitirán en el espacio portuario ordenado, que serán aquellas que sean acordes con los fines asignados a las actividades portuarias.
- Definir las limitaciones que hayan de adoptarse en lo que afecta al uso del suelo, incluyendo las determinaciones precisas para la aplicación y desarrollo de la calificación de este ámbito espacial como sistema general a través de Normas urbanísticas.
- A través de las normas urbanísticas, definir la calificación del suelo y la expresión detallada de sus usos pormenorizados, parámetros de ordenación para cada una de las áreas funcionales y sus normas de edificación.

1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA

El objeto de la presente justificación es poner de manifiesto que la ordenación del Puerto y su entorno físico es un ejercicio prioritario y básico para compatibilizar actividades, funciones y usos del suelo y conseguir por tanto el adecuado equilibrio económico, social y medioambiental del conjunto territorial implicado. A continuación, se indican los motivos a los que obedece la redacción del Plan Especial y que por tanto la justifican.

1.1.1. DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS

De acuerdo con al artículo 56 del TRLPEMM, tras la aprobación de la DEUP cabe la formulación de un Plan Especial. Por tanto, la redacción del Plan Especial de la Zona Sur se deriva en primera instancia de la elaboración de la DEUP del Puerto de Valencia.

Existen dos grandes zonas diferenciadas por sus usos, estando la más próxima al núcleo de Nazaret (Sur 1) destinada a un uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad y quedando fuera del recinto aduanero. Por otro lado, existe otra zona al sur (Sur 2) puramente portuaria destinada a un uso complementario comercial, mixto comercial/complementario comercial y mixto náutico-deportivo/complementario náutico-deportivo. Por existir dos áreas claramente diferenciadas y no siendo preceptivo desarrollar el planeamiento mediante un único Plan (tal y como se indica en el expediente 61-2013-EAE, relativo al desarrollo urbanístico de la Marina Real), se justifica la redacción del Plan Especial de la Zona Sur 2.

1.1.2. PLANIFICACIÓN PORTUARIA, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL Y CONVENIOS

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (PGOU) fue aprobado en el año 1988 y clasifica el suelo como urbano en el sector situado al norte del puerto y como no urbanizable el sector sur, a partir del muelle transversal de costa aproximadamente, con excepción de los terrenos ganados al mar con posterioridad y que figuraban como lámina de agua en el PGOU. En cuanto a los terrenos circundantes, según el PGOU vigente, el suelo contiguo a la zona de servicio tiene consideración de no urbanizable en el sector sur, suelo urbanizable no programado en el entorno de la desembocadura del río Turia y en la zona de Nazaret, en el extremo norte de la Zona Sur 2, los terrenos se clasifican como suelo urbano.

Si embargo, con la tramitación de la “Homologación sectorial del planeamiento vigente en el ámbito del suelo urbano de la Ciutat Central” se ha pasado a incorporar la zona de servicio del Puerto como suelo urbano, concretamente como dotación adscrita a la Red Primaria de infraestructuras del servicio portuario, dentro del sistema general de infraestructuras básicas.

Por otro lado, según los acuerdos alcanzados y registrados en el *Convenio para la cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria de Valencia a favor del*

Ayuntamiento de Valencia, suscrito en abril de 2013, las partes renovarían el marco de colaboración existente a propósito de la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia y asignación de usos, así como la ordenación urbanística de los espacios portuarios en contacto con la ciudad. Así, se pusieron en marcha los contactos necesarios entre ambas partes que se materializan en el desarrollo de Planes Especiales, comenzando por el de la Marina Real Juan Carlos I y continuando con la Zona Sur.

El anterior Plan Especial de la Zona Sur redactado en 1990 y su modificación posterior, vigentes hasta la aprobación del presente documento de planificación, fue redactado con motivo del inicio de la construcción de la Ampliación Sur y el Muelle Príncipe Felipe. En vista del citado Convenio, y ante la necesidad de actualización de los mecanismos de ordenación portuaria en la Zona Sur, se justifica la reacción de un nuevo Plan Especial. De este modo, será posible compatibilizar el planeamiento para alcanzar un adecuado equilibrio territorial.

1.1.3. POTENCIALIDADES Y LIMITACIONES DE LA ZONA DE SERVICIO

La zona de servicio enmarcada en el ámbito de la Zona Sur 2 es un área netamente portuaria con una actividad ordenada y consolidada en más del 75 % de su extensión. Asimismo, el hecho de que convivan los usos náutico-deportivos con los comerciales hace necesario un tratamiento diferenciado de ambos sectores que compatibilice sus actividades y sus movimientos internos asociados.

Por otro lado, en la situación actual, los accesos al Puerto de Valencia se encuentran limitados por su propia configuración. Los vehículos pesados 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. A través del desarrollo y remodelación de la red viaria y ferroviaria se espera optimizar los espacios y mejorar la conectividad interna.

El Plan Estratégico 2010-2020 de la Autoridad Portuaria de Valencia recoge las líneas fundamentales para el negocio del Puerto de Valencia: tráfico de contenedores, cruceros, ferris y náutica de recreo. Según se recoge en el mencionado Plan, la estrategia de la Autoridad Portuaria de Valencia pasa en primer lugar por la optimización de los costes de escala. Estos costes no solo dependen de las características técnicas de atraques y terminales, sino que también están sujetas a una adecuada accesibilidad, ordenación interna y unos servicios públicos de calidad.

Uno de los factores clave de la competitividad del Puerto de Valencia es la conectividad tanto con el foreland como con el hinterland, fomentando la intermodalidad y los

corredores ferroviarios. Con esta capacidad, Valencia es, actualmente, el primer puerto español en tráfico de contenedores.

La cercanía con las Islas Baleares y su posición estratégica para el comercio marítimo en el Mar Mediterráneo, hacen del Puerto de Valencia un nodo fundamental para las escalas de ferris, tanto en tráficos Ro-Pax como Ro-Ro. Asimismo, cobra especial relevancia el atractivo turístico de la ciudad de Valencia y la capacidad para atraer cruceros. Las particularidades de cada tráfico y sus necesidades de movimiento en el interior de la zona de servicio y en la interfaz de acceso/salida, requieren de una planificación y ordenación adecuada a la actividad portuaria. Finalmente, la tradición y atractivo de la náutica deportiva en la ciudad, junto con la disponibilidad de amplias dársenas deportivas, convierten a esta en uno de los ejes del Puerto de Valencia.

1.1.4. EL DESARROLLO DE LOS TRÁFICOS PORTUARIOS

En los últimos años en Puerto de Valencia ha venido experimentando un continuo crecimiento de los volúmenes de mercancías gestionados y un ligero incremento de las escalas, siendo los buques comerciales que hacen uso de las instalaciones portuarias cada vez de mayor tamaño.

EJERCICIO	MILES DE TONELADAS	ESCALAS	GT
2013	58.442	5.806	195.403.869
2014	59.360	6.025	203.946.073
2015	63.332	6.267	219.136.068
2016	64.361	6.232	230.807.629
2017	67.489	6.180	231.287.499
2018	70.778	6.048	236.832.093

Tabla 1: Evolución de los tráficos del Puerto de Valencia

En el Plan de Empresa 2018, la Autoridad Portuaria de Valencia estima un crecimiento superior al 13 % hasta el año 2021, con lo que los ya de por sí elevados volúmenes de mercancías gestionados en el Puerto de Valencia se verán incrementados de forma notable. En este sentido, se hace indispensable contar con un instrumento de ordenación para garantizar un uso eficaz de los espacios disponibles y que el crecimiento del Puerto se vea favorecido por la gestión óptima de la superficie.

1.1.5. DEMANDA Y DISPONIBILIDAD DE SUELO

Las previsiones del Puerto de Valencia en cuanto al aumento del tráfico de mercancías parecen indicar que la demanda de suelo se verá incrementada. De hecho, la demanda de suelos logísticos asociados a actividades portuarias ha experimentado un crecimiento destacable en los últimos años, debido fundamentalmente al auge del comercio electrónico, llevando a la búsqueda de suelos logísticos no portuarios que amplíen la superficie disponible a tal fin en el entorno de Valencia. En este sentido, el crecimiento

de la demanda requerirá una gestión eficiente del suelo (por ejemplo, en el caso de terminales de contenedores, incrementando alturas de apilado, tiempos de rotación, etc.) o nuevas áreas comerciales.

El suelo incluido en el ámbito de la Zona Sur 2 está desarrollado y consolidado en más de un 75 % por lo que, de confirmarse la evolución a medio plazo de la demanda de tráfico en el Puerto de Valencia, será necesario habilitar nuevas instalaciones portuarias haciendo uso de las zonas que todavía no han sido explotadas dentro de la Zona Sur 2. Si el Puerto quiere ofrecer instalaciones para satisfacer las necesidades futuras, dada la duración de los proyectos y obras de ordenación, se justifica el inicio del proceso de planificación.

1.1.6. PROYECTOS EN EL RECINTO PORTUARIO

Como parte de la planificación de la Zona Sur 2, y en el marco de los convenios y acuerdos entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria para la recuperación del entorno del barrio de Nazaret, se ha previsto la habilitación de una franja de 20 m medidos transversalmente en la margen norte del antiguo cauce del Turia dentro del suelo catalogado con un uso pormenorizado de servicios y equipamientos portuarios, que se dedicará a zona verde, actividad permitida dentro de dicho uso pormenorizado, tal y como se puede comprobar en el artículo correspondiente de las normas urbanísticas del presente Plan Especial.

En cuanto a otros proyectos, destacan los nuevos viales, tanto de acceso como interiores al Puerto, así como el nuevo trazado ferroviario en el ámbito de la zona sur 2. Esta situación llevará aparejada una reordenación y adaptación de los espacios recogidos en la planificación vigente, estructurando la red interna y condicionando la configuración futura del Puerto. Con las soluciones que se plantean, las redes principales de tráfico rodado y ferroviario verán modificado su trazado en el entorno de la dársena del Turia y el barrio de Nazaret, pasando a circular contiguos y paralelos por el límite oeste del recinto aduanero, además de disponer un tercer carril por sentido, con el fin de permitir un mejor aprovechamiento de las superficies comerciales. Además, se suprimirán los pasos a nivel existentes en el ámbito de actuación.

Por otro lado, se ha planificado y licitado un cambio en la ubicación de los accesos a la terminal de contenedores de CSP Iberian Valencia Terminal, desplazándolos hacia el morro del dique, en el lado sur contiguo al Real Club Náutico, con el objetivo de incrementar la longitud de los viales de entrada y salida y la longitud de la playa de vías, para con ello incrementar la disponibilidad de espacio para la formación de colas en las horas punta de la terminal.

Además de estos proyectos, existen, entre otras, las siguientes actuaciones previstas o ejecutadas recientemente sobre los terrenos de la Zona Sur 2:

- Proyecto de adecuación de pavimento en la zona de maniobra del Muelle Príncipe Felipe del Puerto de Valencia.
- Proyecto de Instalación de almacenamiento de combustible para suministro a embarcaciones en la nueva Dársena de Servicios del Puerto de Valencia.
- Urbanización de las áreas de operación, circulación y estacionamiento en la Dársena de Servicios Náuticos del Puerto de Valencia.
- Renovación de carril para grúa en el Muelle Príncipe Felipe del Puerto de Valencia.
- Terminal de cruceros en el Puerto de Valencia
- Terminal internacional de pasajeros
- Urbanización y nuevo comedor en el Edificio de la Autoridad Portuaria de Valencia
- Reubicación de talleres
- Edificio de servicios múltiples frente al barrio de Nazaret
- Remodelación de la terminal de ferrocarril del Muelle Príncipe Felipe (Adaptación al ancho UIC)
- Suministro de aparatos de vía para remodelación terminal ferrocarril Muelle Príncipe Felipe
- Reordenación viaria acceso al área de pasajeros
- Prolongación del vial de la ampliación sur. Fase II
- Equipamiento acceso sur
- Cerramiento y control de accesos en el entorno de las oficinas de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Edificios de los servicios de inspección

La materialización de estos proyectos modifica la interacción entre las diferentes áreas implicadas, requiriendo por tanto de una nueva planificación y ordenación adaptada a la realidad actual de las actividades y usos que se desarrollan en el ámbito portuario.

1.1.7. EXIGENCIAS AMBIENTALES, PAISAJÍSTICAS Y CULTURALES

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 (en adelante IATE) 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).

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.

2. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN Y CONTEXTO LEGAL

Como instrumento oficial de planificación urbanística, el Plan Especial de la Zona Sur 2 y sus determinaciones se fundamentarán y, en todo caso cumplirán, con el marco legal de aplicación.

2.1. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN

La normativa básica de aplicación en la tramitación y aprobación del presente instrumento de planificación es, sin carácter limitativo:

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (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 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP).
- Orden FOM/1973/2014, de 28 de octubre, por la que se aprueba la Delimitación de Espacios y Usos del Puerto de Valencia.
- Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 28 de diciembre de 1988 por el que se aprueba el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (PGOU); así como Resolución de 22 de septiembre de 1990 sobre subsanación de deficiencias y Resolución de 22 de diciembre de 1992 sobre expediente de resolución de errores y texto refundido de documentos del PGOU.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- Ley 8/2013, de 26 de junio, de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana.

Asimismo, es de aplicación la siguiente legislación sectorial:

En materia de Costas.

- 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 aeronáutica

- Ley 48/1960, de 21 de julio (BOE nº 176, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, modificada por la Ley 55/1999 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE nº 312, de 30 de diciembre).
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE nº 162, de 8 de julio).
- 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, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas y por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. (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 Valencia (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).

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.

2.2. CONTEXTO LEGAL

A efectos del presente documento, se entiende por contexto legal al conjunto de circunstancias y especificaciones de carácter jurídico-urbanístico que se deberán tener en cuenta en la tramitación del Plan Especial conforme a lo estipulado en la normativa de aplicación:

- La articulación, instrumentación y desarrollo del Plan Especial se deberá realizar de acuerdo con el artículo 56. Articulación urbanística de los puertos, del TRLPEMM.
- El documento urbanístico se deberá aprobar conforme a lo dispuesto en el artículo 55. Aprobación del Plan o Programa sometido a Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, de la LOTUP.
- Los terrenos incluidos en el ámbito de planificación están incluidos dentro del sistema general de transportes y usos portuarios.
- El presente Plan Especial tiene el carácter de instrumento de ordenación redactado conforme a lo dispuesto en el artículo 43. Planes Especiales de la LOTUP:

<< 1. Los planes especiales complementan a los demás planes y, en su caso, los modifican. Pueden formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación, la ordenación de proyectos de obras, servicios o actividades que sean de interés general, actuaciones de rehabilitación, regeneración o renovación sobre el medio urbano a que se refiere esta ley y la legislación del Estado en esta materia, o en los supuestos regulados en la legislación sectorial que resulte de aplicación.

2. Su documentación será la siguiente:

a) Documentos sin eficacia normativa:

1º Documentación informativa gráfica y escrita.

2º Memoria descriptiva y justificativa y estudios complementarios.

3º Estudio ambiental y territorial estratégico y estudio de integración paisajística o, en su caso, estudio de paisaje, conforme a lo establecido en los anexos I y II de esta ley.

4º Estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica, si fueren necesarios a la luz de los realizados en el plan general estructural.

b) Documentos con eficacia normativa:

1º Ordenanzas.

2º Catálogo, cuando sea preciso.

3º Planos de ordenación. >>

3. BASES, CRITERIOS Y OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

Una vez descrito el contexto, tanto circunstancial como legal, del Plan Especial de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia, se establecen a continuación las bases para su desarrollo y la planificación que de ello se deriva.

3.1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

De acuerdo con el apartado 2 del artículo 19 de la LOTUP:

“la ordenación estructural define el modelo territorial y urbanístico del municipio, coordina y regula la localización espacial de los usos generales en todo el territorio municipal, clasifica el suelo, establece las condiciones básicas para su desarrollo y sostenibilidad y define zonas de distinta utilización del suelo, vertebrándolas mediante la infraestructura verde y la red primaria de dotaciones públicas. La integran las determinaciones así calificadas por esta ley.”

Además, de acuerdo con el artículo 21 de la LOTUP:

“integran la ordenación estructural las siguientes determinaciones:

- a) Objetivos e indicadores de sostenibilidad y de capacidad territorial y directrices estratégicas del desarrollo previsto.*
- b) Delimitación y caracterización de la infraestructura verde.*
- c) Red primaria.*
- d) Delimitación de zonas de ordenación estructural para todo el territorio municipal.*
- e) Delimitación de perímetros de afección y protección, exigidos por la legislación sectorial.*
- f) Clasificación del suelo*
- g) Ordenación del suelo no urbanizable, que incluye la zonificación y la normativa reguladora propia de los distintos usos y aprovechamientos admisibles excepcionalmente en esta clase de suelo.*
- h) Delimitación de ámbitos de planeamiento urbanístico diferenciado.*
- i) Condiciones de desarrollo de cada uno de los sectores de planeamiento urbanístico.*
- j) Criterios generales para la delimitación de las áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo.*

k) Política pública de suelo y vivienda.

De acuerdo con los considerandos expuestos en los artículos 19 y 21 de la LOTUP, el presente plan especial establece la calificación del suelo de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia y define el trazado de la red primaria, por lo cual el presente Plan Especial de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia tendrá la consideración de ordenación estructural.

3.2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

Para delimitar el ámbito de actuación del Plan Especial resulta necesario tener presente la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Valencia establecida en la DEUP aprobada en el año 2014.

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 el Real Club Náutico de Valencia y dársena de embarcaciones menores, a excepción de los terrenos situados junto al barrio de Nazaret cuyo uso es mixto complementario comercial /interacción puerto-ciudad. Así, la superficie de actuación del Plan Especial resulta de 3.605.135 m². En todo caso, se excluye del ámbito de actuación la lámina de agua.

Dentro de este ámbito, las determinaciones del Plan Especial resultan vinculantes y prevalecen sobre cualquier otro instrumento de planificación urbanística.



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

3.3. CARÁCTER DEL DOCUMENTO

Un puerto comercial es un espacio dinámico y cambiante que exige una gran capacidad de adaptación a las variables circunstancias del mercado, con escasos márgenes temporales entre la toma de decisiones y su puesta en marcha efectiva. Las zonas portuarias deben adaptarse continuamente a los cambios que se producen en las exigencias del tráfico marítimo en cuanto a las dimensiones de las áreas de descarga, estacionamiento, utillaje, etc. y a los requerimientos de almacenaje, manipulación y logística por parte de las empresas que desarrollan su actividad en el puerto, siendo la velocidad de adaptación un factor clave en la competitividad de un puerto.

En este sentido, mientras la planificación urbanística tiene a de finir la configuración física y la imagen definitiva y final de las ciudades, especialmente en los ámbitos residenciales, la planificación de los escenarios portuarios debe, necesariamente, ser más cauta, estableciendo escenarios generales de ordenación y buscando mecanismos que flexibilicen su adecuación. De ahí que, en general, para la racionalización del espacio portuario se adopte un tipo de planificación flexible que, bajo ciertas limitaciones, permita la adaptación de las previsiones de ordenación iniciales a las necesidades que puedan surgir como consecuencias de cambios internos a la propia actividad.

Ello no evitará que, en un escenario cambiante como el portuario, haya que recurrir a modificaciones puntuales del Plan Especial, que ajustarán sus determinaciones a los cambios que se produzcan, dentro del planteamiento general establecido en el presente documento.

En los espacios para los que el Plan Especial no establece la obligatoriedad de estudios de detalle, el desarrollo de las determinaciones del Plan Especial se realizará mediante la redacción y construcción de los proyectos de urbanización y de los proyectos de obras ordinarios, tanto sean estos de edificación, como de infraestructuras.

Dichos proyectos, que cumplirán estrictamente las determinaciones normativas del Plan Especial, requerirán en su caso, el otorgamiento de las oportunas concesiones, licencias o autorizaciones de la Autoridad Portuaria o del Ayuntamiento correspondiente, de acuerdo con la legislación vigente y con lo previsto en las ordenanzas de este Plan.

Por tanto, independientemente de que el suelo tenga consideración de urbano, este Plan Especial tiene carácter estructural y, por lo tanto, modificativo de los instrumentos de ordenación existentes. En el artículo 19.2 de la LOTUP se recoge lo siguiente:

“La ordenación estructural define el modelo territorial y urbanístico del municipio, coordina y regula la localización espacial de los usos generales en todo el territorio municipal, clasifica el suelo, establece las condiciones básicas para su desarrollo y sostenibilidad y define zonas de distinta utilización del suelo, vertebrándolas mediante la infraestructura verde y la red primaria de dotaciones públicas. La integran las

determinaciones así calificadas por esta ley. La ordenación estructural se establece en el plan general estructural y puede ser modificada por los instrumentos de planeamiento de desarrollo, en los términos establecidos en esta ley.”

Y, además, de forma más específica, en el artículo 63.2 Modificación de planes y programas de la LOTUP:

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

a) Si la modificación incide sobre la ordenación estructural y tiene, o puede tener, efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio para que así lo determine el órgano ambiental y territorial en la consulta preceptiva, se tramitarán de acuerdo al precedente capítulo II.

b) Si no precisan evaluación ambiental o esta finaliza por el procedimiento simplificado con un informe ambiental y territorial, se tramitarán de acuerdo al precedente capítulo III. No obstante, deberán cumplir las condiciones vinculantes que, en su caso, haya impuesto el informe ambiental y territorial.”

3.4. DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL DE DIRECTRICES DE CALIDAD URBANA 2018

El 28 de junio de 2018, el Ayuntamiento de Valencia aprobó, bajo el Artículo 43 de la LOTUP, el Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana, convirtiéndose en el instrumento que establecerá los objetivos, indicadores y directrices de calidad urbana de Valencia en el ámbito de las Áreas Funcionales en él definidos.

El Plan Especial de Directrices de Calidad Urbana establece los siguientes criterios:

“Se proponen unos objetivos estratégicos generales, sobre campos de intervención en los que el planeamiento urbanístico tiene capacidad de actuación, lo suficientemente universales para poder establecer un marco de calidad urbana para toda la ciudad, que, posteriormente, se completarán con las Directrices personalizadas para cada barrio surgidas del diagnóstico de cada área funcional tras la aplicación de los indicadores y de los procesos de participación pública”

Además, este Plan describe un área funcional como:

“Ámbito territorial con una extensión que cubre las áreas de influencia de las dotaciones de proximidad, garantizan la distribución equilibrada de dotaciones y servicios en la ciudad y constituyen el ámbito de justificación de los umbrales de calidad.”

3.5. INTEGRACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

El Servicio de Planificación Económica y Regeneración Urbana, de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana publicó, 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”. En su introducción se establece lo siguiente en cuanto al concepto de perspectiva de género:

“Se entiende por integración de la perspectiva de género la cuota 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.”

Por tanto, 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.”

Las actuaciones en esta materia se focalizan en siete áreas temáticas: Modelo de ciudad, percepción de seguridad, espacios públicos y accesibilidad, movilidad, vivienda, representación y señalización urbana y participación ciudadana, donde los principales objetivos son los siguientes:

- Orientar la planificación hacia un modelo de ciudad más compacto, relativamente densa, de distancias cortas y proximidad, con un buen sistema de transporte público, así como espacios públicos de calidad y seguros.
- Garantizar la percepción de seguridad en los espacios urbanos mediante una adecuada iluminación y la máxima visibilidad en todo momento.
- Crear infraestructuras, espacios urbanos y equipamientos que respondan mejor a las necesidades de las personas según sus roles de género y características físicas.
- Facilitar la conciliación familiar y laboral, creando una ciudad que dé respuesta a todas las necesidades de la vida cotidiana de sus habitantes.

- Ofrecer equipamientos, espacios y servicios que faciliten la conciliación familiar y laboral y mejoren la compatibilidad de horarios y lugares.
- Resolver la accesibilidad en los entornos urbanos para facilitar las tareas de cuidado de las mujeres, más allá de la normativa obligatoria y de la eliminación de barreras arquitectónicas; respondiendo a una realidad tanto física como social.
- Visibilizar y fomentar la concienciación social sobre la importancia de aplicar la perspectiva de género en el urbanismo para que la ciudad también sea de las mujeres.
- Forzar una mayor paridad y diversidad en los equipos técnicos multidisciplinares.

El presente Plan Especial ha tenido presente en todo momento las posibles cuestiones a plantear que ayudasen a potenciar la igualdad en el diseño urbanístico, de tal manera que sea lo más seguro, habitable e inclusivo posible, evitando cualquier tipo de barrera para los habitantes.

3.6. CRITERIOS ORIENTADORES DEL PLAN Y MODELO DE INTERVENCIÓN

La DEUP del Puerto de Valencia, contiene uno de los elementos clave del modelo funcional de Puerto, la distribución espacial de los usos, en la medida en que ésta supone una asignación de usos a las distintas áreas. Dado que la DEUP contiene ya, en germen, las líneas maestras para la futura organización y funcionamiento del Puerto, corresponde al Plan Especial concretar su desarrollo mediante la concepción de una ordenación espacial que permita dotar de la mayor eficiencia al Puerto, resolviendo los posibles conflictos que, del entorno o desde su propia complejidad, pudieran derivarse.

Dado que la Zona Sur 2, ámbito objeto del Plan Especial, se encuentra urbanizada en más del 75 % de su superficie, el modelo de intervención que seguirá el Plan se basa en el reflejo de la situación actual, incorporando la remodelación proyectada de la red viaria y ferroviaria y definiendo directrices para el desarrollo de las zonas que no se encuentran en explotación, teniendo en cuenta la flexibilidad requerida en el ámbito portuario debido a la variabilidad de la demanda. De este modo, se pretende dar continuidad al desarrollo urbanístico del Puerto de Valencia recogiendo los cambios de configuración interna que se producirán con motivo de los proyectos actuales y previstos.

3.6.1. OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos generales que afectan a todo el ámbito de la Zona Sur 2, se reflejan a continuación:

- Mantener los usos de las áreas ya ordenadas y consolidadas, reflejando y definiendo de forma precisa la situación actual.

- Definición de las áreas funcionales de la zona de servicio, de forma que puedan seguir desarrollándose las distintas operaciones portuarias en las condiciones requeridas.
- Establecer una ordenación flexible de las áreas que todavía no están en explotación, adaptada a la demanda y a la variedad de la actividad portuaria, que permita un óptimo funcionamiento de las instalaciones portuarias asegurando que la escasez de suelo en este ámbito no perturbe o hipoteque la propia función portuaria en el futuro.
- Asignar una calificación del suelo, un marco de determinaciones urbanísticas y un procedimiento administrativo, que permitan al Puerto desarrollar en sus espacios las funciones que por Ley tiene encomendadas.
- Definición de la red viaria y ferroviaria estructurante del ámbito, considerando la construcción de los nuevos accesos.
- Establecer áreas funcionales homogéneas en el interior de la zona de servicio y parámetros básicos asociados.

3.6.2. OBJETIVOS CONCRETOS

La compatibilización de estos objetivos se materializará en los siguientes objetivos concretos para las distintas áreas diferenciadas en el interior de la Zona Sur 2.

- Área de uso mixto comercial/complementario comercial:
 - Mantener la ordenación y estructura consolidada actuales asegurando el mantenimiento y desarrollo de las actividades actuales.
 - Definir criterios de ordenación flexibles en las zonas que no se encuentran en explotación.
 - Recoger los cambios de configuración en los accesos a la terminal de contenedores CSP Iberian Valencia Terminal en el muelle Príncipe Felipe.
- Área de uso complementario comercial:
 - Mantener la ordenación y estructura consolidada actuales asegurando el mantenimiento de las edificaciones donde, por ejemplo, se aloja la Autoridad Portuaria de Valencia.
 - Definir características adecuadas al objetivo específico, al ámbito y al entorno portuario, sobre el margen izquierdo del viejo cauce del río Turia.
- Área de uso mixto náutico-deportivo/complementario náutico-deportivo:
 - Mantener la ordenación y estructura consolidada actuales asegurando el mantenimiento y desarrollo de las actividades actuales.

- Definir criterios de ordenación flexibles en las zonas que no se encuentran en explotación.
- Accesos y estructura viaria interna:
 - Recoger la planificación y proyectos de la infraestructura de acceso tanto viaria como ferroviaria.
 - Configurar un viario interno adaptado a las características de los tráficos portuarios y que tenga asociados los menores costes externos posibles en las áreas que no se encuentran en explotación.
- Relativos a la normativa:
 - Establecer una normativa diferenciada que tenga en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y su incidencia en el paisaje.
 - Establecer criterios reguladores flexibles para, dentro de unos umbrales límite, permitir la adaptación de las áreas que todavía no están en explotación a posibles exigencias y demandas funcionales futuras.
 - Preservar los espacios de interés existentes en el interior de la zona de servicio.

3.7. TRATAMIENTO DE LAS AFECCIONES Y CUESTIONES MEDIOAMBIENTALES Y CULTURALES

Las variables ambientales son tenidas en cuenta en la propuesta de ordenación del Plan Especial al objeto de minimizar el impacto de las actividades portuarias en el entorno. En este sentido, los objetivos y criterios generales que se seguirán en la redacción del Plan Especial para dar cumplimiento a las exigencias en materia medioambiental, cultural y social serán los siguientes:

- Desarrollar una Memoria de Impacto Patrimonial de estudio y evaluación de bienes patrimoniales de naturaleza inmueble, introduciendo un apartado justificativo del cumplimiento de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano (LPCV).
- Realizar un estudio de demandas de recursos hídricos determinando su disponibilidad para obtener informe de la administración Confederación Hidrográfica del Júcar.
- Establecer limitaciones urbanísticas y de uso de forma que la ordenación del Plan Especial cumpla con las exigencias impuestas por las servidumbres aeronáuticas y se pueda obtener informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, complementándose estas limitaciones con el pertinente estudio aeronáutico en el

que se determine la afección de la planificación a las infraestructuras y superficies aeronáuticas.

- Elaborar un estudio de integración paisajística que incluya medidas para la integración de los usos e instalaciones en el paisaje portuario.

Para velar por las cuestiones ambientales, la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta en su organigrama con un área de Transición Ecológica. Además, somete sus intervenciones (y ha sometido el Plan Especial) a evaluación de impacto ambiental, en su consideración de instrumento jurídico administrativo, de carácter preventivo, destinado a la protección del medioambiente, con el que se pretende preservar los recursos naturales y controlar el ejercicio de actividades que puedan implicar efectos negativos para el medio. A su vez, la Autoridad Portuaria dispone de una Política Ambiental y Energética en la que se recogen los principios ambientales generales y de mejora continua para que la actividad del Puerto sea respetuosa con su entorno.

3.8. PLAN DE ETAPAS

Según la LOTUP, y tal y como se recogió en el apartado 2.2. Contexto legal, la redacción de un Plan de Etapas no se encuentra dentro de la documentación requerida a la hora de redactar un Plan Especial. De acuerdo con ello, se ha concluido que a los efectos de la redacción del presente Plan Especial de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia no resulta de aplicación la elaboración del Plan de Etapas.

En este sentido, la organización, gestión, desarrollo y materialización de actuaciones serán, en su caso, determinados por la Autoridad Portuaria de Valencia.

4. JUSTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA

Tomando el marco legal y las bases para la ordenación anteriormente expuestos, se describen a continuación las determinaciones del Plan Especial en su ámbito de actuación en lo que, a planificación de sistemas generales, delimitación de áreas de ordenación y establecimiento de usos pormenorizados, se refiere.

4.1. REDES DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DE COMUNICACIÓN

Como elemento vertebrador y distribuidor, las redes de comunicaciones resultan clave a la hora de establecer áreas de ordenación pormenorizada. En el presente Plan Especial se determina la planificación del trazado y disposición de la red viaria y ferroviaria interna estructurante.

La definición de estas redes tiene por objeto precisar los espacios que permanecerán de uso público en el seno de la zona de servicio del Puerto, debiendo preservar las mismas de la ocupación permanente por actividades de carácter privativo. Asimismo, establece la estructura funcional de las plataformas terrestres que darán servicio y soportarán las actividades portuarias.

No obstante, conviene señalar que algunos elementos del viario gozan de un carácter distinto a los urbanos dada la diferente dinámica y las distintas funciones que la planificación de estos elementos tiene en cada uno de estos ámbitos. En las ciudades, el suelo es mayoritariamente de carácter privado lo que hace que el viario y equipamientos sean una condición indispensable para garantizar la dotación de servicios, por lo que la definición de la propiedad pública tiene gran relevancia y una inherente permanencia temporal. En cambio, en los puertos, la zona de servicio es de carácter público y está sometida a la evolución y variabilidad del comercio marítimo internacional, siendo necesaria una reconsideración continua de la propia ordenación del suelo.

De esta manera, la ordenación en los puertos debe combinar el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita la adecuada explotación del conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir dicho proceso de continua adaptación a la demanda que exige su actividad.

En la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia, como ámbito ampliamente urbanizado, la definición de la red de comunicaciones interior se basa, en líneas generales, en la nueva configuración del trazado de la red viaria y ferroviaria de acceso y comunicación interna del Puerto. El sistema general interior, tanto viario como ferroviario, sigue un trazado paralelo a la costa por el borde interior de la zona de servicio, contando con ramificaciones secundarias que conectan con las diferentes terminales y áreas funcionales.

El Plan Especial establece unas vías principales de uso público y carácter estructurante con vocación de permanencia en el tiempo y un carácter urbanísticamente vinculante, mientras que la red secundaria, de servicio interno y carácter indicativo, podrá ser modificada y adaptada a nuevas demandas o a la actividad corriente del Puerto, en base a los criterios de explotación portuaria que en su caso se determinen. Adicionalmente, se garantizarán anchos mínimos y radios de giro adecuados para vehículos pesados.

4.1.1. RED VIARIA

La carretera principal del Puerto de Valencia se define con características de una vía de alta capacidad y sentidos de circulación separados por una mediana. Su trazado se materializa de forma paralela a la costa y recorriendo el área de servicio de norte a sur, con ramificaciones secundarias que se entrelazan en glorietas y que conectan con las diferentes terminales y áreas funcionales.

Los viales interiores secundarios tendrán una definición flexible para adecuarlos a las características cambiantes de la demanda portuaria. Los radios de giro del viario secundario estarán adaptados a la circulación de camiones y vehículos de grandes dimensiones. Asimismo, todo elemento ubicado en una sección del viario a cierta altura sobre la rasante (como por ejemplo señalización vertical) respetará un gálibo adecuado que no impida la circulación ni el normal desarrollo de la actividad portuaria.

4.1.2. RED FERROVIARIA

El acceso ferroviario a la Zona Sur del Puerto de Valencia parte como continuación de la vía de la terminal intermodal de ADIF de Fuente de San Luis. Asimismo, fuera de la zona de servicio del Puerto de Valencia y, por tanto, fuera del ámbito del Plan Especial, un enlace permite la circulación de trenes procedentes de Barcelona y el norte de Valencia.

La vía de acceso se bifurca a la entrada del área de servicio portuaria con un ramal hacia el norte y otro hacia el sur, discurriendo el trazado ferroviario de forma aproximadamente paralela al viario rodado. Por las características de la actividad portuaria, el trazado básico únicamente estará electrificado en las proximidades del acceso, fuera de la zona de manipulación de mercancías. La superestructura se ejecutará sobre balasto donde no se produzcan intersecciones con el tráfico rodado y, en caso contrario, sobre placa hormigonada.

El Plan Especial incluye una nueva definición del trazado ferroviario interior, manteniendo las derivaciones a muelles actuales y proponiendo otras adicionales.

Todos los elementos situados en una sección de la red ferroviaria interior respetarán los gálibos mínimos de acuerdo con la legislación vigente en el momento de la redacción del proyecto constructivo.

4.1.3. APARCAMIENTOS

En el análisis de la ordenación de las zonas de estacionamiento de vehículos automóviles y de transportes vinculados a la funcionalidad portuaria y a las necesidades de los usuarios y trabajadores del Puerto, se han tenido presentes las variables ambientales recogidas en el IATE, esto es, impacto patrimonial, demanda de recursos hídricos, afección aeronáutica e integración paisajística, tal y como se hace referencia en el apartado 3.7. Con todo ello, e independientemente de la propuesta para el viario interno realizada, se establece, a modo de recomendación, un estándar mínimo de plazas que se debieran garantizar en el interior de las parcelas del ámbito

4.2. INSTALACIONES PORTUARIAS PROPIAMENTE DICHAS

De acuerdo con el artículo 2 del TRLPEMM, tienen consideración de instalaciones portuarias *“las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario”*.

Además de las infraestructuras, las instalaciones de superestructura dentro de la zona de servicio que tienen consideración de instalaciones portuarias propiamente dichas podrán ser:

- Grúas para carga y descarga.
- Maquinaria para manipulación de mercancía.
- Instalaciones específicas de carga, descarga y manipulación de graneles sólidos y líquidos Instalaciones de homogeneización de mercancías.
- Tolvas para carga y descarga.
- Instalaciones de nuevo diseño para carga, descarga, y/o manipulación de mercancías.
- Instalaciones para almacenamiento y depósito de mercancías.
- Edificios de oficinas del Puerto

4.3. USO DE LAS SUPERFICIES OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El presente Plan Especial establece la ordenación de la zona de servicio portuaria a través de la disposición de usos globales y la calificación pormenorizada del suelo. Sobre cada área funcional que el propio Plan determina, regirá una serie de normas urbanísticas.

4.3.1. DISPOSICIÓN DE USOS GLOBALES

El presente Plan Especial define la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Para ello, se adoptan las determinaciones realizadas en la DEUP, atendiendo a unos usos globales considerados de entidad y homogeneidad suficientes, que delimita los usos de las diferentes áreas de la zona de servicio.

El presente Plan Especial refleja y distingue, para el ámbito de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia, zonas de ordenación acordes a los usos:

- Uso mixto comercial /complementario comercial: incluye las superficies dedicadas al tráfico portuario comercial, así como las redes de comunicaciones interiores y accesos, lo que constituye el núcleo fundamental de la actividad portuaria.
- Uso mixto náutico-deportivo /complementario náutico-deportivo: incluye la zona del Real Club Náutico de Valencia, destinado a acoger embarcaciones menores y actividades complementarias de la náutica deportiva, así como la dársena de embarcaciones menores situada en la misma zona y destinada a la pesca deportiva.
- Uso complementario comercial: incluye la zona situada en la margen izquierda del río Turia, en la que se ubican los edificios administrativos y áreas de aparcamiento.

Con esta definición de usos globales, predominan los usos mixtos comerciales /complementarios comerciales, en los que las redes de comunicaciones tienen un importante peso. La distribución de estos usos globales asignados en el interior del ámbito se corresponde con la siguiente tabla:

USOS GLOBALES	% SUPERFICIE
Mixto comercial /complementario comercial	91 %
Mixto náutico-deportivo /complementario náutico-deportivo	8 %
Complementario comercial	1 %

Tabla 2: Distribución de usos globales

4.3.2. CALIFICACIÓN DEL SUELO

El Plan Especial va más allá de la identificación de usos globales con el objetivo de configurar con la estructura viaria y la distribución de actividades, una ordenación de conjunto en la que se enmarquen coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio. La ordenación detallada pasa por la definición de áreas funcionales y la calificación de los suelos en base a la identificación y definición de usos pormenorizados dentro de las zonas de ordenación, incluyendo además los usos autorizados y los prohibidos.

La función de la definición de usos es establecer una disposición espacial de los diferentes elementos e instalaciones que coexisten en la zona de servicio, de cara a optimizar el aprovechamiento de suelo y resolver adecuadamente los flujos de vehículos y personas.

Se definen como usos pormenorizados cada uno de los usos concretos a los que se destinan las zonas y subzonas de ordenación en que se descompone la superficie de la zona de servicio del Puerto. Los usos pormenorizados que se podrán contemplar en el Plan Especial del Puerto de Valencia son los siguientes, pudiéndose definir otros usos que no hayan sido identificados en esta fase de redacción del Plan:

- a. Uso de maniobra y manipulación de mercancías.
- b. Uso industrial.
- c. Uso de almacenaje y actividades logísticas.
- d. Uso de servicios y equipamientos portuarios.
- e. Uso náutico-deportivo y recreativo
- f. Uso de infraestructuras y servicios.
- g. Uso de red viaria.
- h. Uso de red ferroviaria.

Entre los usos de un área de planificación predominará el que refleja la actividad principal a que se refiere el uso global, pero sin ser este exclusivo ya que también se permitirán otros usos autorizados.

4.4. LIMITACIONES DE USO

El Plan Especial no permite el establecimiento de usos no contemplados en el artículo 72 del TRLPEMM, por lo que la prohibición de determinados usos quedará únicamente limitada a los que se indique en el Texto Refundido.

Por otro lado, la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia está afectada por las servidumbres aeronáuticas de aeródromo y ayudas radioeléctricas. Las alturas máximas de las edificaciones y demás elementos están sujetas a las limitaciones establecidas en el Real Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

4.5. DEFINICIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES

La LOTUP establece que, tanto la división del territorio en zonas de ordenación urbanística, como la determinación de los usos globales y las tipologías edificatorias en cada una de ellas, formará parte de la ordenación estructural, admitiéndose que algunas zonas incluyen subzonas que responden a la existencia de especificidades morfológicas. En este sentido, se entiende por zona de ordenación urbanística aquella porción del territorio que presenta un tejido urbanístico característico y diferenciado, objeto de aplicación de una determinada norma urbanística.

En el PGOU de Valencia, la zona de servicio del Puerto de Valencia se califica como sistema general de transporte y área portuaria (GTR-3). Por otra parte, en la Homologación sectorial del Planeamiento vigente en el ámbito del suelo urbano de la Ciudad Central, pendiente de aprobación, la zona de servicio del Puerto de Valencia se clasifica como Red Primaria de

Infraestructuras de Transporte área portuaria (PTR-3). Dentro de la zona de servicio, la DEUP define las áreas básicas para la ordenación del Puerto, constituyendo así la base para la redacción del Plan Especial. Las áreas de ordenación que se tienen en consideración son por tanto las definidas en la DEUP, identificadas por sus usos y características globales: mixto comercial/complementario comercial, mixto náutico-deportivo/complementario náutico-deportivo y complementario comercial.

Dentro de cada área no se ha definido ninguna subárea, con el objetivo de condicionar lo menos posible el futuro desarrollo del Puerto. Por tanto, las áreas funcionales para las que se ha llevado a cabo la ordenación son las que se muestran a continuación:

- **Área funcional N.º 1 Náutica deportiva y recreativa:** zona de ordenación de uso global mixto náutico-deportivo/complementario náutico-deportivo.
- **Área funcional N.º 2 Área comercial:** zona de ordenación de uso global mixto comercial/complementario comercial.
- **Área funcional N.º 3 Transporte y actividades complementarias:** zona de ordenación de uso mixto complementario comercial.
- **Área funcional N.º 4 Área administrativa:** zona de ordenación de uso complementario comercial.

4.6. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN PARA CADA ÁREA FUNCIONAL

Tomando como base la anterior definición de áreas establecidas por el Plan Especial, se desarrolla a continuación la solución de ordenación propuesta para cada una de ellas.

4.6.1. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 1

a. Descripción y estado actual

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, limitada por el norte por la terminal de contenedores de CSP Iberian Valencia Terminal. Se incluyen todas las instalaciones del Real Club Náutico, tiendas, venta de embarcaciones, astilleros y las dependencias de Cruz Roja, así como las instalaciones existentes en la zona de la dársena de embarcaciones menores.

b. Criterios y objetivos generales de ordenación

El criterio básico de ordenación que se ha seguido para esta área es la consolidación de las instalaciones actualmente existentes. Se trata de un área ampliamente desarrollada en la que se encuentran implantados el club náutico y el club de pesca deportiva, por lo que los parámetros de ordenación fijados son coherentes con este tipo de usos e instalaciones y con la realidad existente en el Puerto.

c. Descripción de la ordenación propuesta

En la ordenación propuesta se fija una serie de usos pormenorizados y parámetros urbanísticos coherentes con las instalaciones ya existentes, y, en cualquier caso, con usos vinculados al desarrollo de actividades náutico-deportivas y recreativas. De todas formas, se autorizan otros usos que podrían coexistir con el náutico deportivo y recreativo o sustituirlo en alguna zona puntual, como son los usos de almacenaje y actividades logísticas, servicios y equipamientos portuarios (en el que se incluye el uso para suministro de combustible) o infraestructuras y servicios, además de los de red viaria y ferroviaria.

Cabe destacar que, de forma excepcional, se podrá superar el número de plantas máximo fijado en la ficha de ordenación correspondiente, en caso de que sea necesario para actividades relacionadas con la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte como, por ejemplo, para la coordinación del tráfico marítimo.

4.6.2. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 2

a. Descripción y estado actual

Se incluye en esta área la superficie de terreno de la zona de servicio del Puerto destinada de forma preponderante a la operación, almacenamiento y manipulación de mercancías del Puerto. El área abarca los terrenos de las terminales de contenedores CSP Iberian Valencia Terminal y MSC Terminal, el Muelle Sur, Muelle del Turia, Espigón del Turia Sur, Espigón del Turia Testero, Espigón del Turia Norte y Muelle de Poniente y la Dársena de Levante.

Esta área limita al este con la lámina de agua del Puerto, por el norte con la Marina Real Juan Carlos I y por el sur con el área n.º 1 anteriormente descrita, destinada, principalmente, a actividades náutico-deportivas y recreativas, mientras que, por el oeste, limita con el vial principal del Puerto y con la línea ferroviaria hasta el punto de conexión funcional o transición, en el que la red ferroviaria pasa a considerarse terminal ferroviaria y ya pasa a estar integrada en el área comercial. En la zona noroeste, además, limita con el ámbito de la Zona Sur 1 del Puerto.

Además, también se incluye dentro de esta área una zona de aproximadamente 73.000 m², situada entre el vial principal del puerto y el límite del ámbito por el oeste, en su parte central, ya que la actividad principal de esa zona también está relacionada con la maniobra y manipulación de mercancías y con el desarrollo de actividades logísticas asociadas.

b. Criterios y objetivos generales de ordenación

El criterio básico de ordenación que se ha seguido para esta área es la consolidación de las instalaciones actualmente existentes, así como la protección del correcto desarrollo de la actividad portuaria que se lleva a cabo en este ámbito, desde el punto de vista de

la ordenación urbanística. Para ello se han definido unos parámetros urbanísticos que no constriñan el desarrollo actual y futuro del tráfico portuario, caracterizado por la necesidad de espacios para el tránsito de vehículos y maquinaria, almacenamiento de contenedores en las áreas de patio o de la construcción de almacenes para graneles y mercancía general.

Por tanto, la ordenación se ha realizado de manera homogénea en toda el área y aplicándole las restricciones estrictamente necesarias con respecto a los usos, además de una elevada flexibilidad. El principal motivo, además de los criterios de explotación portuaria, es la vigencia finita de las concesiones existentes en el terreno portuario, tras la que se otorgarán otras que podrían implicar posibles cambios de actividad.

Por tanto, los principales criterios y objetivos de ordenación para esta área son:

- Mantenimiento y mejora de la actual actividad portuaria comercial mediante una eficaz utilización de los espacios disponibles.
- Realizar una ordenación homogénea minimizando la restricción de usos.
- Favorecer la compatibilidad de la actividad comercial portuaria del área con el entorno más próximo, favoreciendo la integración entre esas actividades.
- Mejorar la accesibilidad interior de los tráficos rodados y ferroviarios a las distintas zonas de toda el área comercial del Puerto.

c. Descripción de la ordenación propuesta

La ordenación propuesta consiste en una asignación de usos pormenorizados y autorizados, así como de una serie de parámetros urbanísticos, que permitirán regular la actividad comercial portuaria sin comprometer el futuro del puerto y las posibles evoluciones futuras que puedan experimentar cada una de las zonas pertenecientes a esta área.

Para ello se han agrupado todos los muelles y zonas de operación y manipulación de mercancías del Puerto en una única gran área funcional de normativa, en la que se autorizan todos los usos compatibles con el desarrollo de la actividad portuaria.

Por criterios de explotación portuaria, se han agrupado en una única área, todos los muelles y zonas de operación y manipulación de mercancías cuyo uso es mixto comercial complementario según la DEUP aprobada.

En cuanto a usos autorizados, se incluyen los usos de almacenaje y actividades logísticas, el uso industrial, el de servicios y equipamientos portuarios, el de infraestructuras y servicios, el de red viaria y el de red ferroviaria.

Cabe mencionar que se han dejado sin efecto con respecto a los parámetros de ordenación elementos singulares como silos, depósitos verticales o medios de manipulación de mercancías.

Además, aquellas edificaciones necesarias para que las Administraciones Públicas correspondientes puedan ejercer sus competencias en materia de coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario y ordenación y coordinación del tráfico portuario marítimo y terrestre, cuyo diseño funcional exija, para poder cumplir de forma adecuada con el cometido para el que han de ser construidas, podrá exceder el número de plantas establecido en las normas urbanísticas del presente plan.

4.6.3. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 3

a. Descripción y estado actual

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, de almacenaje de mercancías y actividades relacionadas con la reparación naval.

El área tiene dos límites geográficos. Por el este está en contacto con las terminales portuarias, mientras que por el oeste, limita con el contorno del ámbito de ordenación.

b. Criterios y objetivos generales de ordenación

El criterio básico de ordenación que se ha seguido es la consolidación de las actividades que se realizan actualmente esa zona, y las cuales están relacionadas con actividades derivadas del tráfico marítimo, como pueden ser, tanto redes viarias y ferroviarias como actividades de carácter logístico. Para ello se han definido unos parámetros urbanísticos que no condicionen futuras ampliaciones o variaciones de estas infraestructuras viarias y ferroviarias, elaborando una normativa de ordenación enfocada a protegerlas y a garantizar la correcta explotación del puerto debido a la gran influencia que esto supone para su competitividad.

Los principales criterios y objetivos de la ordenación son, por tanto, los que siguen:

- Disponer de espacio suficiente para el desarrollo futuro de las redes de transporte terrestre, tanto viarias como de ferrocarril y proteger su trazado.
- Favorecer el desarrollo de actividades asociadas al tráfico portuario en los espacios disponibles dentro de esta zona.

c. Descripción de la ordenación propuesta

Los usos propuestos para esta área de ordenación se corresponden con el uso de infraestructuras y los usos de red viaria y ferroviaria ya que es en esta zona, en donde se ubican las redes de comunicaciones estructurantes del Puerto.

Además, también se ha incluido dentro de esta área los terrenos colindantes con el área 4, donde se ubican edificios como el de la Autoridad Portuaria de Valencia, con el fin de poder permitir viario y aparcamientos en el futuro. Sin embargo, esta área también ha de albergar posibles desarrollos de actividades complementarias de las portuarias que se puedan llevar a cabo en los espacios aledaños, por lo que, la ordenación propuesta también se ha realizado teniendo en cuenta ese hecho, permitiendo, para ello, no solo el uso de red viaria y ferroviaria, sino también otros usos como el industrial, el de almacenaje y actividades logísticas o el de servicios y equipamientos portuarios, además del uso de manipulación de mercancías.

De forma excepcional, se permite superar el número de plantas máximo fijado en los parámetros de ordenación correspondientes, en caso de que sea necesario para actividades relacionadas con la coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte como, por ejemplo, para la coordinación del tráfico marítimo.

Además, en las zonas con uso pormenorizado de red viaria o ferroviaria se permite la construcción de ciertas edificaciones que pudieran resultar necesarias para su correcta explotación, sin necesidad de tener que cumplir con los parámetros de ordenación definidos para el área.

4.6.4. ORDENACIÓN DEL ÁREA FUNCIONAL N.º 4

a. Descripción y estado actual

Dentro de esta área se encuentra la zona que tiene asignado un uso complementario comercial según la DEUP aprobada en 2014, 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 superficie total de esta área es de, aproximadamente, 15.138 m².

b. Criterios y objetivos generales de ordenación

El criterio básico de ordenación que se ha seguido es la consolidación de las actividades que se realizan actualmente esa zona, y que son, en su mayoría, de carácter administrativo, ya que dentro de esta área se ubican, actualmente, la Autoridad Portuaria de Valencia, la Fundación ValenciaPort, o Infoport entre otras.

c. Descripción de la ordenación propuesta

La ordenación de esta área se ha realizado, principalmente, en base a la realidad existente actualmente, ya que, la zona cuenta con un grado de consolidación elevado y

alberga importantes edificaciones, como la correspondiente a las oficinas de la Autoridad Portuaria de Valencia, entre otras. De esta forma, las ordenanzas fijadas son coherentes con la presencia de dichas instalaciones y con la edificabilidad ya consumida hasta la fecha.

Además, se han autorizado otros usos compatibles como almacenaje y actividades logísticas, el de infraestructuras y servicios y los de red viaria y ferroviaria en toda el área funcional y así no condicionar el desarrollo futuro del Puerto en esa zona.

4.7. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA

El Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en su artículo 5 establece que *“a los efectos del desarrollo del artículo 7.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en la planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico, tanto a nivel general como de desarrollo, se incluirá la zonificación acústica del territorio en áreas acústicas de acuerdo con las previstas en la citada Ley”*.

Asimismo, en el artículo 7 de dicho Real Decreto, se requiere que *“todas las figuras de planeamiento incluirán de forma explícita la delimitación correspondiente a la zonificación acústica de la superficie de actuación”*.

En este sentido, por tanto, corresponde delimitar en el presente Plan Especial la zonificación acústica relativa a la calidad acústica aplicable en el ámbito. De acuerdo con la clasificación propuesta en dicha normativa, se habrá de distinguir entre :

- a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.
- b) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.
- c) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.
- d) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en el párrafo anterior.
- e) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra la contaminación acústica.
- f) Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.
- g) Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.

Ante esta propuesta de clasificación, en la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia se han identificado áreas correspondientes con los epígrafes b), c), d) y f) anteriores, siguiendo en todo caso los criterios del Anexo V del RD 1367/2007, de 19 de octubre, para determinar la inclusión de un sector del territorio en un tipo de área acústica:

- Área acústica tipo B. Se considera que las áreas destinadas a actividades propiamente portuarias como son aquellas esencialmente en correspondencia con el uso mixto comercial /complementario comercial definido en la DEUP, son de carácter netamente industrial. Esta apreciación se considera alineada con los criterios establecidos en la legislación vigente, en la que se menciona expresamente la actividad portuaria como susceptible de inclusión. Se excluye de esta zonificación los espacios destinados a las infraestructuras viarias y ferroviarias, aun estando dentro de la zona de uso mixto comercial /complementario comercial.
- Área acústica tipo C. Se corresponde con la delimitación de la DEUP para el uso mixto náutico deportivo / complementario náutico-deportivo, donde se desarrollan actividades más cercanas al ocio y la recreación que a la actividad portuaria más industrial dedicada al intercambio modal de mercancías y sus cadenas logísticas. Asimismo, se tiene en cuenta en esta delimitación la posibilidad de desarrollo de eventos públicos susceptibles de ser consideradas lugares de reunión al aire libre.
- Área acústica tipo D. Tal y como se establece en los criterios establecidos en la legislación, se establece la correspondencia entre las actividades terciarias comerciales y de oficinas con el área funcional N.º 4: Área administrativa.
- Área acústica tipo F. Se incluyen en esta área los espacios del dominio público en el que se ubican las infraestructuras viarias y ferroviarias.

5. TRAMITACIÓN

La tramitación del presente Plan Especial se ajustará a lo dispuesto en el capítulo II del TRLPEMM, “Consideración urbanística de los puertos”, dentro del artículo 56.2, donde se indica lo siguiente:

“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.

4. 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.”

Por lo tanto, el presente Plan Especial se tramita conforme la normativa territorial y urbanística vigente, la LOTUP, conforme a lo dispuesto en el citado artículo del TRLPEMM, con sujeción a lo previsto en el Artículo 50 y siguientes de la LOTUP.

De acuerdo con la legislación urbanística de la Comunidad Valenciana, la tramitación del presente Plan Especial se realiza de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 57 de la LOTUP:”

“Tramitación de los planes que no estén sujetos al procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica:

1. Cuando un plan no esté sujeto al procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, una vez realizadas las actuaciones previstas en los artículos 50 y 51 de esta ley, se seguirán los siguientes trámites:

a) Información pública durante un periodo mínimo de cuarenta y cinco días, asegurando, cuanto menos, las medidas mínimas de publicidad exigidas por el artículo 53.2 de esta ley. El plazo mínimo será de 20 días cuando se trate de estudios de detalle.

b) Durante el mismo plazo de información pública se consultará a los organismos afectados, con petición de los informes exigibles conforme a la legislación sectorial, así como a las entidades suministradoras de los servicios públicos urbanos que pudieran resultar afectadas. La falta de emisión de dichos informes en el plazo de un mes permitirá proseguir la tramitación de las actuaciones. La Consellería competente para la aprobación de los instrumentos de planeamiento, a través de la dirección general correspondiente, ejercerá las funciones de coordinación necesarias en relación con la obtención de los informes correspondientes a las consultas que se realicen a los órganos de la Generalitat en esta fase del procedimiento.

c) Si, como consecuencia de informes y alegaciones, se pretende introducir cambios sustanciales en la propuesta de plan, antes de adoptarlos se comunicará a los interesados y, mediante resolución del alcalde, se someterán a información pública por

el plazo de 20 días, acompañados de los informes y alegaciones que sustenten la modificación propuesta. La publicación y notificación a los interesados se harán conforme al artículo 53 de esta ley. Durante ese periodo se admitirán, para su examen y consideración, nuevas alegaciones referidas a los cambios propuestos; podrán inadmitirse las que reiteren argumentos y redunden en aspectos previamente informados. En este caso de introducción de cambios sustanciales en la propuesta de un plan o programa que hubiera sido objeto de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, será necesario requerir del órgano ambiental y territorial un informe que determine si las modificaciones que se pretende introducir no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio o si requieren la tramitación del procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ser previsible que se produzcan efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio.

d) Una vez concluidas las anteriores actuaciones, el plan será sometido a aprobación por el Pleno del Ayuntamiento u órgano que corresponda. Cuando se modifique la ordenación estructural, la aprobación definitiva corresponderá a la Consellería competente en urbanismo. Los planes que tengan por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de zonas verdes previstas requerirán dictamen previo del Consell Jurídic Consultiu de la Comunidad Valenciana.

2. El acuerdo de aprobación definitiva, junto con sus normas urbanísticas, se publicarán para su entrada en vigor en el Boletín Oficial de la Provincia. Cuando la aprobación definitiva sea municipal, antes de su publicación, se remitirá una copia digital del plan a la Consellería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo para su inscripción en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico.”

A Coruña, septiembre de 2020

Por la Asistencia Técnica,
D. Noé Fernández López