

PLAN ESPECIAL DE LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

ÁMBITO I

- Anuncio en el BOP de 23 de mayo de 2014.

ÁMBITO II

- Anuncio en el BOP de 11 de diciembre de 2014.

Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente

Anuncio de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente sobre resolución de 6 de mayo de 2014, relativa al Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, de Valencia.

ANUNCIO

Resolución de la consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, de 6 de mayo de 2014, relativa al Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, de Valencia.

En relación con el "Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I", remitido por el Ayuntamiento de Valencia, se destacan los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO**PRIMERO.- TRAMITACIÓN MUNICIPAL Y ANTECEDENTES**

Mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 26 de abril de 2013 se aprobaron dos convenios, el "Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de Valencia" y el "Convenio interadministrativo para la puesta a disposición de determinados bienes integrantes de la Marina Juan Carlos I a favor del Consorcio Valencia 2007", por el que la entidad Consorcio Valencia 2007 (CV07) será la responsable en los próximos 35 años de la gestión y explotación de la denominada Marina Real I, que coincide con el ámbito del Plan Especial salvo la zona de talleres de la Autoridad Portuaria de Valencia.

En sesión de la Junta de Gobierno Local de 3 de mayo de 2013, se iniciaron los trámites administrativos para encargar a AUMSA la elaboración del Plan Especial de la ordenación de los terrenos desafectados del dominio público portuario objeto de cesión. El proyecto del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I fue presentado por AUMSA el 16 de octubre de 2013. De conformidad con los convenios suscritos, este Plan Especial ha sido formulado por el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria, en ejercicio de sus respectivas competencias planificadoras, y abarca toda la zona comúnmente denominada Marina Real, que comprende tanto la zona desafectada del dominio público portuario y cedida al Ayuntamiento como los ámbitos de la zona de servicio portuario que la "Delimitación de Espacios y Usos Portuarios", en tramitación, destina a usos de interacción puerto-ciudad.

El 16 de octubre de 2013 tiene entrada en el Ayuntamiento de Valencia oficio del Presidente de la Autoridad Portuaria informando que la propuesta de formular el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I se ha elevado para su aprobación al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria a celebrar el 24 de octubre de 2013; previamente a dicho asunto, se somete a consideración del Consejo el documento "Propuesta de Delimitación de Los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia",

El 25 de octubre de 2013, el Ayuntamiento Pleno acordó iniciar el proceso de participación pública y someter a información pública el Plan Especial. Los anuncios se publicaron en el DOCV nº 7.146 de 6 de noviembre de 2013 y en el periódico "Las Provincias" de fecha 06.11.2013. Según certificado del Secretario del Ayuntamiento de Valencia, de 19 de diciembre de 2013, durante el periodo de información pública se presentaron varios escritos de alegaciones y una sugerencia, analizadas junto al resultado de la participación pública en el informe de la Dirección General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento, de fecha 26 de diciembre de 2013.

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA.**I. NORMAS URBANÍSTICAS.****I.1. Ordenanzas.****DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 2. Vigencia

Artículo 3. Efectos de la aprobación del Plan Especial

Artículo 4. Obligatoriedad

Artículo 5. Interpretación

Artículo 6. Administración actuante

Artículo 7. Actos sujetos a licencia

Artículo 8. Documentación del Plan Especial

RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

Artículo 9. Zonas de Calificación Urbanística en el ámbito del Plan

Artículo 10. Desarrollo del Plan Especial

Artículo 11. Estudios de Detalle

Artículo 12. Parcelaciones

Artículo 13. Fuera de ordenación diferido

NORMAS GENERALES DE URBANIZACIÓN

Artículo 14. Normas de Urbanización

NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y SUS USOS

Artículo 15. De las condiciones generales de la edificación y Usos

ORDENANZAS PARTICULARES

Artículo 16. Condiciones de uso

Artículo 17. Condiciones de volumen

Artículo 18. Dotación de aparcamiento

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA DOTACIÓN PÚBLICA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Artículo 19. Ámbito

Artículo 20. Condiciones de uso y dominio

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA ZONA DE ESPACIOS LIBRES PRIVADOS DE USO PÚBLICO

Artículo 21. Ámbito

Artículo 22. Condiciones de uso y dominio

ORDENANZAS PARTICULARES PROTECTORAS DEL MEDIO AMBIENTE

Artículo 23. Compromisos medioambientales

Artículo 24. Vegetación

Artículo 25. Paisaje

Artículo 26. Residuos

DISPOSICIÓN FINAL

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Este Plan Especial tiene por objeto la ordenación urbanística de los terrenos comprendidos en la denominada Marina Real Juan Carlos I de Valencia, y estas Normas Urbanísticas serán de aplicación en el ámbito del citado Plan.

Artículo 2. Vigencia.

El Plan Especial entrará en vigor con la publicación del contenido del acuerdo de su aprobación definitiva y tiene una vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación o revisión posterior, de acuerdo con lo establecido en la normativa urbanística valenciana.

Procederá la revisión de este Plan cuando por la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia o por la aprobación de Plan de rango superior se afecten de manera fundamental las determinaciones de su ordenación.

Artículo 3. Efectos de la aprobación del Plan Especial

El presente Plan Especial es público, ejecutivo y obligatorio desde el momento que se publique su acuerdo de aprobación definitiva, en los términos que establece la normativa urbanística valenciana para la entrada en vigor de los instrumentos de planeamiento.

En relación con los bienes inmuebles cedidos en virtud del "Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Excmo. Ayuntamiento de Valencia" suscrito el 26 de abril de 2013, se considerarán como fines de utilidad pública o interés social las actuaciones de carácter estratégico que contribuyan a satisfacer los objetivos básicos de promoción de la mejora de la integración urbana del puerto en la ciudad y potenciación de la estrategia de abrir la ciudad de Valencia al mar, expresados en el Convenio de Cooperación para la "Modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia" suscrito el 14 de octubre de 1997. En particular, se entenderán en todo caso de utilidad pública o interés social aquellas actuaciones, ya sean de iniciativa pública o privada, orientadas a la prestación de servicios sociales, sanitarios, educativos, culturales, deportivos, de apoyo a la iniciativa emprendedora, de mecenazgo o de promoción de la investigación, el desarrollo y la innovación, tanto en terrenos dotacionales públicos como patrimoniales.

Artículo 4. Obligatoriedad

Los particulares, al igual que la Administración, quedan obligados, en cualquier actuación sobre su ámbito, a respetar la normativa urbanística estatal y autonómica aplicable, sus Reglamentos y las prescripciones de las normas y planos del presente Plan Especial.

Artículo 5. Interpretación

Las prescripciones de estas normas deben interpretarse de acuerdo con su contenido y con los fines y objetivos del Plan Especial, expresados en la memoria y resto de documentación.

Cuando exista un caso de duda por aparente contradicción entre dos documentos, o estos con la realidad, el Ayuntamiento resolverá de acuerdo con los criterios de su Dirección General de Planeamiento.

Se admitirán pequeños ajustes a la realidad catastral o topográfica en el momento de aplicar las determinaciones contenidas en este Plan Especial, siempre que no impliquen variaciones superiores al 5 % de las superficies afectadas. Estos ajustes no serán considerados como modificación del Plan Especial.

En las determinaciones no reguladas por el presente documento se estará a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia actualmente vigente y modificaciones posteriores.

Artículo 6. Administración actuante.

Los organismos competentes para la tramitación y gestión del presente Plan Especial, son el Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana, además de los Organismos públicos que en su caso deban decidir sobre la validez de algunos de los extremos de este Plan.

Artículo 7. Actos sujetos a licencia.

Estarán sujetos a licencia aquellos actos para los que así lo exija la normativa vigente contenida en el artículo correspondiente de la Ordenanza de Edificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, así como en lo dispuesto en la legislación urbanística valenciana.

Con el objeto de garantizar la compatibilidad de usos resultante de la transposición del DEUP, se recabará informe previo de la Autoridad Portuaria de Valencia en el trámite del título habilitante (licencia, declaración responsable, comunicación ambiental) para la ejecución de obras y/o actividades en el ámbito de propiedad estatal.

Artículo 8. Documentación del Plan Especial

Son documentos integrantes de este Plan Especial:

Parte sin eficacia normativa:

Memoria Informativa

Planos de Información

Memoria Descriptiva y Justificativa

Parte con eficacia normativa:

Normas Urbanísticas

Planos de Ordenación

Estudio de Integración Paisajística

RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL

Artículo 9. Zonas de Calificación Urbanística en el ámbito del Plan.

A los efectos de las presentes Normas se determina una única Zona de Clasificación Urbanística con la consideración de Suelo Urbano para el conjunto de terrenos incluidos en el ámbito del Plan.

Esta zona queda a su vez dividida en dos zonas de Calificación urbanística, una Terciario-Dotacional correspondiente al ámbito cedido al Ayuntamiento mediante el convenio interadministrativo, y cuyo uso global es precisamente Terciario-Dotacional y otra que permanece en suelo portuario.

Artículo 10. Desarrollo del Plan Especial

Los terrenos de este Plan Especial se desarrollarán mediante la actividad urbanizadora y el sistema de concesión (y posteriores licitaciones) establecido en los correspondientes Convenios interadministrativos suscritos respectivamente entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia con el Consorcio Valencia 2007.

711

Art. 11 Estudios de Detalle.

Con el fin de flexibilizar y poder adaptar el planeamiento a las nuevas necesidades que pudieran surgir se podrán redactar Estudios de Detalle que desarrollen el presente Plan Especial en la totalidad de su ámbito, en el caso de que lo establecido en las Fichas Urbanísticas que regulan las condiciones de edificación de cada parcela exigieran de mayor concreción gráfica para la Licencia que pudiera pretenderse.

Los Estudios de Detalle que se redacten irán encaminados a proponer ordenaciones de volúmenes y tipologías, de entre las previstas en este Plan Especial, que se ajusten a estas nuevas necesidades y que deberán ser acordes con el entorno en que se vayan a implantar. Las condiciones para su redacción además de las que se puedan especificar en estas ordenanzas serán las siguientes:

- a) El ámbito de los Estudios de Detalle será como mínimo el de una parcela de las definidas con uso específico.
- b) En ningún caso se podrá incrementar el aprovechamiento o intensidad de uso, ni proponer usos incompatibles con los establecidos por las Fichas Urbanísticas correspondientes.
- c) En ningún caso los Estudios de Detalle podrán alterar el número máximo de plantas permitidas en cada parcela, ni modificar los criterios de ocupación previstos en la ficha correspondiente.
- d) Los Estudios de Detalle, podrán redistribuir las edificabilidades entre las sub-áreas pertenecientes a una misma parcela. Mediante Estudio de Detalle no se podrán realizar transferencias de edificabilidad entre parcelas distintas.
- e) Los Estudios de Detalle podrán incluir un Proyecto de Parcelación a través del cual dividir las parcelas en subparcelas, posibilitando así su edificación por etapas a través de Proyectos de Edificación completos para cada una de ellas. A estos efectos podrán asignar un nuevo coeficiente de edificabilidad a cada nueva parcela sin que en ningún caso se pueda sobrepasar la edificabilidad total establecida en el Plan Especial para la parcela a que se refieran. Sin embargo, mientras se respete la condición de parcela mínima establecida en la correspondiente Ficha Urbanística no es necesaria esta figura urbanística para la concesión de la correspondiente Licencia municipal.
- f) Podrán crear nuevos viales públicos o privados, sin suprimir ni reducir los previstos en el Plan Especial.
- g) Podrán crear, si resultara necesario, el señalamiento de alineaciones y rasantes, completando y adaptando las determinadas en el Plan Especial.

Art. 12. Parcelaciones.

Se estará a lo dispuesto en la LUV y el ROGTU, en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia. No se admitirán parcelaciones que no cumplan las condiciones determinadas como mínimas en cada una de las parcelas que establece el presente Plan. Serán indivisibles las parcelas determinadas como mínimas y todas aquellas de cuya división puedan resultar parcelas de dimensiones menores a la mínima.

Para poder otorgar licencia de segregación será necesario que el coeficiente de edificabilidad se respete en cada una de las parcelas resultantes de dicha segregación. En caso contrario, dicha segregación deberá realizarse mediante Estudio de Detalle acompañado de Proyecto de Parcelación, tal y como se indica en el art. 11.2.e) de estas NN.UU.

Art. 13. Fuera de ordenación diferido.

Los edificios existentes que se proyectaron para un uso efímero y no tienen vocación de consolidarse se ordenan bajo la figura de Fuera de Ordenación Diferido.

Esta condición se aplica a aquellos edificios que, aún cuando no se encuentren adaptados al Plan en todas las condiciones de edificación reguladas por las Normas Urbanísticas, la falta de adaptación no reviste relevancia suficiente para considerarlos disconformes con el nuevo planeamiento. Por tanto, la construcción podrá considerarse dentro de ordenación hasta el momento en que concluya su vida útil o se produzca la sustitución voluntaria.

Se considerarán dentro de ordenación incluso cuando intervenga cambio de uso.

El concepto de vida útil no deberá restringirse a su condición material, por cuanto es posible acometer trabajos de mantenimiento y sustitución que garanticen condiciones óptimas de confort, seguridad y salubridad para desarrollar las actividades previstas.

En los edificios en situación de fuera de ordenación se podrá minorar las exigencias de las ordenanzas generales y particulares de la edificación en la medida que lo demande el respeto a las características arquitectónicas originarias del inmueble.

Se entenderá por reestructuración total la completa demolición y reconstrucción del edificio. En este caso la nueva edificación resultante deberá cumplir con todos los parámetros urbanísticos del Plan Especial.

NORMAS GENERALES DE URBANIZACIÓN

Artículo 14. Normas de Urbanización

El Proyecto de Urbanización se ajustará como mínimo a lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del Plan General y a las condiciones que establezcan el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia.

A los efectos de la redacción del Proyecto de Urbanización, o en su caso de Proyectos parciales de Urbanización se tendrá en consideración que las grafiadas en este Plan Especial tienen carácter meramente indicativo y deberán definirse como definitivas en los mismos.

NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y SUS USOS

Artículo 15. De las Condiciones generales de la edificación y Usos

Se estará a lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y a las que se derivan de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, en sus respectivos subámbitos. Así mismo se tendrá en cuenta la normativa que resulte de aplicación, en particular lo dispuesto en el Código Técnico de la Edificación (CTE).

El uso global es el que corresponde a la zona de calificación urbanística.

De acuerdo con la ley TR-LPMM en vigor queda prohibido el uso residencial en suelo portuario.

Cuando las fichas urbanísticas recojan la compatibilidad de determinadas categorías concretas, se entenderán como compatibles también aquellas de idéntico uso y menor superficie o aforo.

ORDENANZAS PARTICULARES

Artículo 16. Condiciones de uso

Estas ordenanzas particulares son comunes al conjunto de los usos pormenorizados que establece la documentación gráfica de este Plan Especial. Las Fichas Urbanísticas aportan información concreta sobre uso principal, compatibles e incompatibles de cada parcela. Cuando no exista tal ficha, se estará a lo dispuesto en el artículo 15 de estas normas así como al cuadro resumen de parcelas de edificación existente.

La prohibición expresa de construir viviendas en todo el ámbito de este Plan Especial convierte a esta zona urbana en especialmente adecuada para albergar actividades con actuaciones en directo o con equipos con sistemas de amplificación sonora regulables a voluntad. Por tanto se establece un régimen específico para las actividades que cuenten con amenización o ambientación musical, que en el ámbito de este Plan

Especial, podrán funcionar en locales abiertos o descubiertos y espacios libres, siempre que respeten los niveles establecidos en los Anexos II y III del RD 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, o norma que lo sustituya.

El equipo instalado destinado a la amenización o ambientación musical, contará con un sistema que garantice que no se puede superar el nivel de emisión máximo autorizado.

En el ámbito específico de La Marina Real, no será de aplicación el límite de emisión de 70dB establecido para la amenización musical por el artículo 64 de la Ordenanza Reguladora de Obras de Edificación y Actividades del Ayuntamiento de Valencia.

Artículo 17. Condiciones de volumen

Las condiciones de volumen que a continuación se determinan podrán ser complementadas mediante la redacción de Estudios de Detalle en los términos en los que se definen en este artículo y en el artículo 11 de estas normas.

17.1. Alineaciones:

Las edificaciones podrán ajustarse a los límites de la zona edificable de la parcela en la que se incluyen, sin que quede establecida distancia a lindes alguna. Los aleros o remates de las cubiertas, ya sean horizontales o inclinadas, así como otros elementos sin edificabilidad como marquesinas, elementos ornamentales, publicitarios, de sombra, etc. podrán volar sobre las alineaciones siempre que se sitúen a una altura superior a 4,75 m. Sobre la rasante y, en consecuencia, no interfieran en el normal funcionamiento de la circulación sobre el viario o el espacio público al que recaigan.

Las construcciones por debajo de la rasante (sótanos y semisótanos) podrán ajustarse estrictamente a la alineación exterior de la parcela a que corresponden. Los sótanos podrán ocupar espacios públicos si resultaran objeto de la correspondiente concesión específica por el municipio o la autoridad sectorial que resulte competente. En cualquier caso no emergerán sobre la cota de la rasante cuando se encuentren debajo de espacios libres de uso público.

No se establecen criterios de separación mínima entre edificios dentro de una misma parcela más allá de los que se deduzcan de las condiciones de uso, habitabilidad y salubridad que pudieran ser reguladas por legislaciones sectoriales.

17.2. Parcela mínima:

La parcela mínima se establece en cada una de las Fichas Urbanísticas que resultan un marco ineludible de obligado cumplimiento en este Plan Especial.

En cuanto a los edificios existentes, y en ausencia de ficha urbanística específica, se entenderá por parcela mínima su propia huella.

17.3. Parcela máxima:

No se limita.

17.4. Edificabilidad:

En cada parcela se establece una edificabilidad máxima expresada en metros cuadrados de techo y regulada por un coeficiente bruto que establece la relación correspondiente tomando como base la superficie de suelo neta de cada parcela. Para la medición de la edificabilidad se atenderá a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en todos aquellos extremos que no resulten regulados de manera más específica en este Plan Especial.

En cuanto a los edificios existentes, la edificabilidad asignada por este Plan Especial podrá ajustarse al alza tras la comprobación real y rigurosa de la superficie de parcela y de su superficie total construida.

17.5. Ocupación máxima de parcela:

La ocupación máxima de parcela queda igualmente regulada en cada Ficha Urbanística y expresada en un porcentaje sobre la superficie neta de suelo de la misma. Obviamente no se permitirá la ocupación de suelo de elementos con edificabilidad urbanística, cuando así determine, en la zona no edificable. Y sí de elementos descubiertos o cubiertos pero no cerrados como aparcamientos, terrazas, porches, zonas de sombra, pérgolas, piscinas o láminas de agua, elementos ornamentales, instalaciones de servicios provisionales, efímeras o desmontables, etc.

Las construcciones por debajo de la rasante no computarán a efectos de ocupación máxima de parcela.

Para el cómputo de la ocupación máxima de parcela se estará a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en todos aquellos extremos que no resulten regulados de manera más específica en este Plan Especial.

17.6. Número de plantas y altura de la edificación:

El número de plantas y la altura máxima de la edificación viene igualmente regulado en cada una de las Fichas Urbanísticas de cada parcela. El número de plantas determinado no incluye en ningún caso las plantas bajo rasante (sótanos y semisótano) que se atengan a las condiciones que se establecen en el siguiente párrafo. Tampoco la posible entreplanta. El concepto de altura máxima reguladora que se utiliza en la ficha incluye, sin embargo, toda construcción; también las ubicadas sobre cubiertas horizontales o inclinadas con independencia de su uso, a excepción de cajas de escalera o ascensores, acumuladores, depósitos, cuartos técnicos, etc., antenas de telecomunicación u otros elementos tecnológicos relacionados con eficiencia energética que no estén sujetos a limitación por otras legislaciones sectoriales.

Para la medición de la altura máxima reguladora de la edificación se estará a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en todos aquellos extremos que no resulten regulados de manera más específica en este Plan Especial.

El número máximo de plantas y altura máxima reguladora aparece grafiado para cada una de las parcelas en el plano de estructura urbana de usos e intensidades.

17.7. Entreplantas:

Se permitirán entreplantas, que no computan a efectos de edificabilidad, en las condiciones de geometría, altura libre, disposición y resto de condiciones siguientes:

1. Se entiende por Entreplanta aquella planta que, en su totalidad, tiene el forjado de suelo en una posición intermedia entre los planos de pavimento y techo de una planta baja. Se admite la construcción de entreplanta siempre que su superficie útil no exceda el 25% de la superficie útil del local a que esté adscrita.

Cuando las entreplantas se destinen a aparcamientos no existirá limitación en el porcentaje de ocupación de la superficie útil.

2. La altura libre de planta por encima y por debajo del forjado de suelo de la entreplanta no será inferior a 2,20 metros.

17.8. Sótanos y semisótanos:

Se permite la construcción de sótanos y semisótanos con las condiciones que a continuación se indican:

Sótanos: Se refiere a la autorización de construir sótanos, entendiendo por planta sótano, de acuerdo con el PGOU vigente, aquella que, en más de un 50% de su superficie construida, tiene su techo por debajo del plano horizontal que contiene la cota de referencia. La cara inferior del forjado de techo no podrá situarse a cota mayor de 0,4 veces su altura libre sobre la cota de referencia, y siempre por debajo de 1,60 m

sobre la misma, cuando se ubique bajo plantas sobre rasante, ni sobrepasar la cota de referencia cuando pueda ubicarse bajo espacios libres. sin más limitaciones que las que establezcan las condiciones técnicas, ambientales y arqueológicas (en su caso), siempre y cuando el forjado superior del mismo no emerja sobre la rasante en el punto medio de cada uno de las líneas que configuran su perímetro.

Semisótanos: Se refiere a la autorización de construir semisótanos cuya superficie no compute a efectos de edificabilidad, entendiendo por planta semisótano, de acuerdo con el PGOU vigente, aquella en la que más de un 50% de su superficie construida tiene el plano de suelo por debajo de la cota de referencia, y el plano de techo por encima de dicha cota. El pavimento de los semisótanos no podrá situarse a cota mayor de 2,20 metros por debajo de la cota de referencia. Asimismo la cara inferior del forjado de techo no podrá situarse a más de 0,4 veces su altura libre, y siempre entre 0,80 m y 1,60 m por encima de la cota de referencia.

17.9. Cubiertas y elementos constructivos por encima de la altura de cornisa:

Las cubiertas podrán ser horizontales o inclinadas y por encima de la altura de cornisa de los edificios se permitirán los elementos que se definen en el anterior apartado relativo al número de plantas y altura de la edificación.

17.10. Cuerpos volados.

Se refiere a la autorización de construir cuerpos volados, entendiendo por cuerpos salientes o vuelos, de acuerdo con el PGOU vigente, aquellas partes de la edificación que sobresaliendo de la alineación exterior de la parcela—sea o no coincidente con la fachada de la edificación—son de directa utilización por las personas, tales como balcones, miradores, balconadas, terrazas y otros cuerpos volados.

No se establecen limitaciones a la longitud ni anchura de vuelo.

En las parcelas cuya alineación exterior recaiga a espacio comprendido entre ella y el cantil, por razones de seguridad o maniobrabilidad, deberá requerirse conformidad expresa de la autoridad portuaria.

17.11. Espacio libre de parcela:

Los usos admisibles en los espacios libres de parcela son los recreativos, los de ocio y esparcimiento al aire libre, los de acceso peatonal y rodado a las parcelas de uso privado a las que sirven.

Del mismo modo podrán albergar depósitos de gas enterrados, contenedores de residuos sólidos discretamente emplazados, centros de transformación de energía eléctrica o cualquier otra instalación o infraestructura vinculada a la urbanización de la Marina.

La ordenación normal y prioritaria de esta zona será mediante arbolado y jardinería, debiendo integrarse formalmente con la red viaria del Plan Especial con solución de continuidad.

17.12. Cerramientos de parcelas:

La parte de obra opaca, en el caso de resultar necesaria, no deberá exceder de 0,60 metros y podrá ser realizada con mampostería con cualquiera de los materiales al uso. A partir de esa altura el cerramiento será lo más diáfano posible y podrá disponerse con valla metálica, arbolado o jardinería hasta una altura máxima total de 2,50 metros.

A excepción de lo previsto en el apartado anterior, en todo lo demás relativo a vallado de parcelas será de aplicación lo previsto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.

Artículo 18. Dotación de aparcamiento

Para la dotación de aparcamiento se estará a lo establecido en el PGOU vigente para cada uno de los usos. Cuando por razones de ocupación, especialmente en las parcelas de edificación existente, sea manifiestamente imposible hacer la correspondiente reserva en el espacio libre de edificación de las parcelas, se podrá disponer de las plazas necesarias en el espacio libre colindante.

El Proyecto de Urbanización deberá resolver la ejecución de una zona de aparcamiento de al menos 560 plazas en el entorno de los Tinglados 4 y 5, lo que se compadece con lo establecido en el artículo 209 del ROGTU, en cuanto a reserva de aparcamientos de uso público

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA DOTACIÓN PÚBLICA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Artículo 19. Ámbito

La Dotación Pública de Zonas Verdes y Espacios Libres está constituida por el conjunto de áreas expresamente grafiadas con este título en el plano de usos del presente Plan Especial.

La forman los suelos de titularidad pública de la red primaria y secundaria de reserva de suelo dotacional de zonas verdes y espacios libres, según se establece en los estándares vigentes de la LUV y en el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

Artículo 20. Condiciones de uso y dominio

Los usos admisibles en las zonas verdes y espacios libres, que serán de uso público, son los recreativos, de ocio y esparcimiento, admitiéndose la práctica de deportes al aire libre cuando la superficie destinada a práctica deportiva no exceda del 50 % del total del espacio libre respectivo.

En concordancia con el artículo 16 de estas normas, la prohibición expresa de construir viviendas en todo el ámbito de este Plan Especial convierte a esta zona urbana en especialmente adecuada para albergar actividades con actuaciones en directo o con equipos con sistemas de amplificación sonora regulables a voluntad. Por tanto se establece un régimen específico para las actividades que cuenten con amenización o ambientación musical, que en el ámbito de este Plan Especial, podrán funcionar en locales abiertos o descubiertos y espacios libres, siempre que respeten los niveles establecidos en los Anexos II y III del RD 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, o norma que lo sustituya.

El equipo instalado destinado a la amenización o ambientación musical, contará con un sistema que garantice que no se puede superar el nivel de emisión máximo autorizado.

En el ámbito específico de La Marina Real, no será de aplicación el límite de emisión de 70dB establecido para la amenización musical por el artículo 64 de la Ordenanza Reguladora de Obras de Edificación y Actividades del Ayuntamiento de Valencia.

Se permiten construcciones acordes con los usos admisibles, como quioscos, bares y pequeñas piezas de restauración, etc, de acuerdo con las condiciones específicas que regula el artículo 6.76 en su epígrafe 2 del PGOU de Valencia.

La ordenación normal y prioritaria de los espacios libres se basará en la utilización del arbolado y la jardinería. Estas zonas verdes serán consideradas espacios públicos a todos los efectos (de luces, vistas y accesos), regulándose los circuitos de acceso peatonal o rodado a través del correspondiente proyecto de urbanización.

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA ZONA DE ESPACIOS LIBRES DE USO PÚBLICO

Artículo 21. Ámbito

Los denominados Espacios Libres de Uso Público grafiados como tales en el correspondiente plano de ordenación pormenorizada del presente Plan Especial y que, en la práctica, vienen a completar la totalidad del territorio sobre el que se interviene, además de las parcelas edificables, los espacios ajardinados considerados como zonas verdes y los dedicados a circulación de automóviles, bicicletas o peatones

(viario), son espacios cuya vocación es la de servir de acceso y transición entre el viario público y las parcelas edificables, y –en su caso– para conexión de los servicios e infraestructuras urbanísticas que discurren por el dominio público con las parcelas edificables; procurando con ello una tipología de espacios abiertos y diáfanos acordes con el medio en el que se inserta la actuación, en una línea de urbanismo moderno y de calidad.

Como espacios de uso público, la administración sus concesionarios y agentes prestadores de servicios públicos tendrán pleno y permanente acceso para cualesquiera operaciones relacionadas con la conservación, modificación, mejora, mantenimiento y prestación de los servicios públicos.

Artículo 22. Condiciones de uso y dominio

Los usos admisibles en los espacios libres, que serán de dominio privado y uso público, son los recreativos, los de ocio y esparcimiento al aire libre, los de acceso peatonal y rodado a las parcelas de uso privado a las que sirven.

En concordancia con el artículo 16 de estas normas, la prohibición expresa de construir viviendas en todo el ámbito de este Plan Especial convierte a esta zona urbana en especialmente adecuada para albergar actividades con actuaciones en directo o con equipos con sistemas de amplificación sonora regulables a voluntad. Por tanto se establece un régimen específico para las actividades que cuenten con amenización o ambientación musical, que en el ámbito de este Plan Especial, podrán funcionar en locales abiertos o descubiertos y espacios libres, siempre que respeten los niveles establecidos en los Anexos II y III del RD 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, o norma que lo sustituya.

El equipo instalado destinado a la amenización o ambientación musical, contará con un sistema que garantice que no se puede superar el nivel de emisión máximo autorizado.

En el ámbito específico de La Marina Real, no será de aplicación el límite de emisión de 70dB establecido para la amenización musical por el artículo 64 de la Ordenanza Reguladora de Obras de Edificación y Actividades del Ayuntamiento de Valencia.

Del mismo modo podrán albergar depósitos de gas enterrados, contenedores de residuos sólidos discretamente emplazados, centros de transformación de energía eléctrica o cualquier otra instalación o infraestructura vinculada a la urbanización de la Marina.

En concordancia con el artículo 20 de estas normas, se permiten construcciones acordes con los usos admisibles, como quioscos, bares y pequeñas piezas de restauración, etc, de acuerdo con las condiciones específicas reguladas para las zonas verdes.

La ordenación normal y prioritaria de esta zona será mediante arbolado y jardinería, debiendo integrarse formalmente con la red viaria del Plan Especial con solución de continuidad. Por esto no podrán vallarse en los lindes con los suelos de dominio y uso público ni en los lindes con áreas urbanas susceptibles de aprovechamiento edilicio.

Esta zona será considerada como espacio público a todos los efectos (de luces, vistas, accesos, paso de infraestructuras, etc.), regulándose los circuitos de acceso peatonal o rodado a través del correspondiente proyecto de urbanización.

ORDENANZAS PARTICULARES PROTECTORAS DEL MEDIO AMBIENTE.

Artículo 23. Compromisos medioambientales

Con el objetivo de llevar a cabo una ordenación urbanística de los terrenos comprendidos en este Plan Especial comprometida con la preservación del medio ambiente, se definen en los artículos siguientes las actuaciones medioambientales para el desarrollo sostenible en su ejecución.

Artículo 24. Vegetación

Para la defensa y mejora del arbolado y su control, se redactará un documento específico en el correspondiente Proyecto de Urbanización que incluirá un inventario, determinación de usos y planificación del mismo.

En dicho documento se fijarán los trabajos a realizar y se contemplarán especialmente los trabajos de defensa contra plagas, enfermedades y de manera muy pormenorizada la defensa contra incendios.

Artículo 25. Paisaje.

En las Fichas Urbanísticas se hace constar la circunstancia por la que determinadas parcelas, por sus propias características y localización necesiten –para la Solicitud de Licencia– de un anexo de integración paisajística que ilustre la coherencia entre lo que se proyecta y lo establecido en el Estudio de Integración Paisajística que forma parte imprescindible de este Plan Especial.

Se prohíbe la construcción de nuevas infraestructuras que puedan producir impactos visuales. En caso de ser necesaria su realización, se tendrá que redactar el correspondiente proyecto específico de integración de este tipo de infraestructuras en el paisaje.

Artículo 26. Residuos

Los residuos sólidos serán evacuados diariamente. Los contenedores estarán integrados en el paisaje, no producirán malos olores y contarán con elementos para evitar dispersión de papeles, plásticos, etc por efecto del viento. Contarán con medidas para evitar lixiviados.

Los contenedores estarán debidamente señalizados y tendrán una previsión de capacidad de almacenamiento para tres días de recogida de residuos.

Todos los residuos generados serán transportados a planta de transferencia o vertedero debidamente legalizados.

DISPOSICIÓN FINAL.

Se cumplirán las medidas de protección medioambiental para el desarrollo sostenible contenidas en la legislación sectorial existente a nivel estatal, autonómico y municipal y que, por lo tanto y en consecuencia, adquieren carácter normativo.

En lo no previsto en estas normas se estará a lo dispuesto en la Orden de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 26 de abril de 1999 por el que se aprueba el Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana.

Una vez finalizado el plazo de información pública y, corregido el documento de conformidad con los informes municipales, se presenta nuevo documento de Plan Especial para cumplimentar las exigencias del informe complementario emitido por la Dirección General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Valencia, en fecha 20 de enero de 2014. Con posterioridad, el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 31 de enero de 2014 aprobó provisionalmente el Plan Especial formulado por AUMSA y por la Autoridad Portuaria, estimando o desestimando, total o parcialmente, las alegaciones presentadas, remitiendo el expediente a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente para su aprobación definitiva.

El Plan Especial tiene entrada en este Servicio Territorial de Urbanismo el 11 de febrero de 2014.

Con posterioridad, el Ayuntamiento en fechas 1 de abril y 22 de abril de 2014 aporta documentación complementaria como subsanación a los informes sectoriales que se derivan de la tramitación autonómica.

En fechas 23 y 25 de abril de 2014 el Ayuntamiento de Valencia aporta informe de la Directora General de Ordenación Urbanística y del Jefe del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia de fecha 22 de abril de 2014, acompañado de Texto Refundido diligenciado, en

el que se han incorporado las justificaciones requeridas en el informe emitido por la Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de fecha 10 de abril de 2014, aprobado por Decreto de 22 de abril de 2014, firmado por D. Alfonso Novo Belenguer, Concejal delegado de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia, en virtud de delegación conferida por Resolución nº 1311, de 19 de octubre de 2012, instando su aprobación definitiva a la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

SEGUNDO.- DOCUMENTACIÓN DEL PROYECTO

La documentación está integrada por:

- Texto Refundido del Plan Especial integrado por:
 - parte sin eficacia normativa: memoria informativa, memoria descriptiva y justificativa, planos de información, Anexo A, Anexo B Informe botánico, económico financiero e informe de sostenibilidad económica
 - parte con eficacia normativa: Normas Urbanísticas, fichas urbanísticas, Planos de Ordenación. Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos.
- Texto Refundido del Estudio de Integración Paisajística con resultado de participación pública.
- Anexo C Estudio de movilidad urbana.
- Anexo del Cumplimiento en materia de legislación acústica.
- Anexo de Cumplimiento en materia de legislación aeronáutica (con eficacia normativa), incluye texto y dos planos de ordenación de servicios aeronáuticos.

TERCERO.- OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El objeto del documento es constituir el Plan Especial de ordenación de usos urbanísticos en el ámbito denominado “Marina Real Juan Carlos I”, sin incluir la lámina de agua, que se corresponde con suelos de diferente naturaleza jurídica, con una superficie total de 586.700 m². Se pretende, según consta en la Memoria del Plan Especial, asegurar una ordenación urbanística global, armónica e integrada de los espacios propiamente urbanos que cuentan con una proyección ciudadana sin perder su interacción puerto ciudad y náutico-deportiva, con el fin de convertir este proyecto estratégico y turístico de la ciudad de Valencia en el mejor puerto deportivo urbano del Mediterráneo.

La Marina Real Juan Carlos I comprende por una parte el ámbito patrimonial (en adelante ámbito I) que integra los suelos que han sido desafectados de la zona de servicio del puerto de Valencia y cedidos al Ayuntamiento de Valencia, con una superficie total de 186.943,16 m². Por otra parte, integra en el ámbito dominio público portuario (en adelante ámbito II) aquellos suelos que, incluidos dentro de la Zona de Servicio del Puerto, han sido puestos a disposición del Consorcio Valencia 2007, en virtud del “Convenio interadministrativo para la puesta a disposición de determinados bienes integrantes de la Marina Real Juan Carlos I a favor del Consorcio Valencia 2007”, junto con la zona de Talleres de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV). En esta última zona se incluyen varias zonas discontinuas que están pendiente de desafectación o afectación en relación con la Propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia (DEUP), en tramitación. La superficie total de este ámbito es 399.756,84 m².

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia vigente califica estos terrenos como suelo urbano Sistema General Portuario PTR-3, viario y Sistema General de Espacios Libres uso deportivo privado GEL-4*. La Revisión del Plan General que está en tramitación prevé en el suelo desafectado un ámbito de planeamiento diferido, para la ordenación de usos dotacionales y de carácter terciario.

En coherencia con lo relacionado, el Plan Especial establece la posibilidad de usos ciudadanos en la zona cedida al Ayuntamiento de Valencia, sustituyendo la calificación de Sistema General Portuario, existente en la actualidad, por la calificación de Terciario-Dotacional en el ámbito I, y mantiene la calificación de red primaria Sistema General Portuario PTR-3 en la zona de servicio del puerto en su ámbito II, manteniendo los usos y actividades de carácter portuario ya permitidos por el planeamiento vigente, incorporando adicionalmente los usos interacción puerto-ciudad.

El Plan Especial según se indica en la memoria tiene en cuenta las consideraciones de usos que establece la Propuesta Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, actualmente en tramitación.

La explotación del Plan Especial se desarrollará mediante la actividad urbanizadora y el sistema de gestión establecido en los correspondientes Convenios administrativos suscritos entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia con el Consorcio Valencia 2007.

CUARTO.- DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL

1.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

1.1.- Clasificación del Suelo

El Plan General vigente clasifica estos terrenos como suelo urbano y suelo no urbanizable, con la calificación de Sistema General Transporte Área Portuaria GTR-3, Sistema General de Espacios Libres uso deportivo privado GEL-4*, viario, y suelo no urbanizable en los terrenos ganados al mar con motivo de la “America's Cup”.

El Plan Especial confiere a este suelo la clasificación de suelo urbano: Terciario-Dotacional y Sistema General Portuario PTR-3, sin incluir la lámina de agua de las diferentes dársenas de la Marina Real Juan Carlos I.

1.2.- División del territorio en zonas de ordenación urbanística:

Se establece dos zonas de ordenación urbanística denominadas Terciario-Dotacional y Sistema General Portuario PTR-3; se califica la zona de servicio del puerto como Sistema General Portuario, de conformidad con el artículo 56.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En la zona Terciario-Dotacional se contempla los usos dotacionales públicos (DUM dotacional uso múltiple) y terciarios (el hotelero THO, recreativo TRE, oficinas TOF y comercial TCO, TCO3).

En la zona Sistema General Portuario PTR-3 se contempla los usos dotacionales público y privado (DUM dotacional uso múltiple), industriales (IND2, Almacén) y terciarios (recreativo TRE y comercial TCO), donde se tienen en cuenta, según consta en la Memoria del Plan, los usos de la Propuesta de Delimitación y Usos Portuarios, usos que se contienen en las fichas urbanísticas de cada parcela, al objeto de aclarar la compatibilidad de usos, usos que seguidamente se relacionan:

- Mixto Náutico-Deportivo / Complementario Náutico-Deportivo.
- Interacción puerto-ciudad.
- Pesquero.
- Mixto Complementario Comercial / Interacción Puerto-Ciudad.
- Complementario Comercial.
- Mixto Complementario Náutico-Deportivo / Interacción Puerto-Ciudad.
- Mixto Comercial / Complementario Comercial.

- Complementario Comercial que pasará a interacción puerto-ciudad cuando cese la actual actividad asociada al tráfico de cruceros.

Los usos pormenorizados, la intensidad y los tipos básicos de edificación figuran en las fichas urbanísticas de parcela y en el plano 0.3 "Usos e intensidad de la edificación".

El uso residencial destinado a viviendas se ha descartado en todo el ámbito.

1.3.- Tratamiento de los bienes de dominio público no municipal.

El Plan Especial afecta a suelos de diferente naturaleza jurídica, con titularidad y funcionalidad diferenciadas. Por una parte integra los suelos que han sido desafectados del dominio público marítimo-terrestre y que han sido cedidos al Ayuntamiento de Valencia por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia, según acuerdo de fecha 8 de marzo de 2013 y los respectivos Convenios entre el Ayuntamiento y Consorcio Valencia 2007 y Autoridad Portuaria y Consorcio de fecha 26 de abril de 2013. En el Plan Especial este ámbito patrimonial (ámbito I) se corresponde con la zona de ordenación urbana denominada Terciario-Dotacional.

Por otra, comprende la zona de servicio terrestre del Puerto de Valencia (ámbito II), considerado puerto de interés general, que forma parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, en aplicación del artículo 67 del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; esta zona se denomina en el Plan Especial como ámbito II. El Plan Especial tiene en cuenta la Propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, actualmente en tramitación..

1.4.- Delimitación de la red primaria de reservas de suelo dotacional de titularidad y uso público y equipamientos de titularidad privada.

Según consta en el Plan Especial y de conformidad con la legislación vigente, se identifican como propios de la red primaria los contemplados en la Revisión simplificada del Plan General de Valencia (Calle Doctor Marcos Sopena, calle J.J. Dómine, calle Ingeniero Manuel Soto) y la reserva destinada al "Acceso Norte" al puerto; además el Sistema General Portuario PTR-3 y los siguientes Bienes de Relevancia Local: Tinglado nº 2, Tinglado nº 4, Tinglado nº 5, Aduana y Edificio del Reloj.

1.5.- Ordenación de los centros cívicos y de las actividades susceptibles de generar tránsito intenso.

La zona dotacional-terciaria y el Sistema General Portuario PRT-3, en aplicación del artículo 36 de la LUV en relación con el artículo 102 del ROGTU, se consideran ordenación de centros cívico y de actividades susceptibles de generar tránsito intenso, tenidos en cuenta en la revisión simplificada del Plan General.

1.6.- Expresión de los objetivos, directrices y criterios de redacción de los instrumentos de desarrollo. Aprovechamiento tipo.

El Plan Especial establece en su artículo 11 de las Normas Urbanísticas que se podrán redactar Estudios de Detalle que desarrollen el Plan en la totalidad de su ámbito, en el caso de que lo establecido en las Fichas Urbanísticas que regulan las condiciones de edificación de cada parcela exigieran mayor concreción gráfica para la Licencia que pudiera pretenderse. Se concretan los parámetros urbanísticos, objetivos y criterios de ordenación del Estudio de detalle para la parcela E-04 en el ámbito II.

Se establece un IEB medio en el Plan Especial de 0,3603 m²/m²s., resultando para la zona Terciario-Dotacional un IEB de 0,7281 m²/m²s., y para la Sistema General Portuario PTR-3 un IEB de 0,1883 m²/m²s..

El Plan establece los siguientes cuadros de magnitudes, para el Ámbito I:

AMBITO PATRIMONIAL. ZONA DOTACIONAL-TERCIARIA	
Nombre	Superficie (m ²)
SUPERFICIE TOTAL	186.943,16
EDIFICABILIDAD TOTAL	136.115,33 m ² t
Edificación existente	77.875,33 m ² t
Nueva edificación	58.240,00 m ² t
SUPERFICIE PARCELAS EDIFICABLES	71.848,80
Edificación existente	50.788,86
Nueva edificación	21.060,00
SUPERFICIE TOTAL OCUPADA POR LA EDIFICACIÓN	59.053,26
Edificación existente	43.667,76
Nueva edificación	15.385,50
ZONAS VERDES	37.038,04
SUPERFICIE DE PARCELAS POR USOS	
Industriales	0,00
Dotacionales	100,00
Terciario	71.748,80
EDIFICABILIDAD POR USOS	
Industriales	0,00 m ² t
Dotacionales	100,00 m ² t
Terciario	136.015,33 m ² t

Para el Ámbito II del Plan Especial:

AMBITO DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO. PTR3	
Nombre	Superficie (m2)
SUPERFICIE TOTAL	399.756,84
EDIFICABILIDAD TOTAL	75.259,85 m²t
Edificación existente	30.725,85 m²t
Nueva edificación	44.534,00 m²t
SUPERFICIE PARCELAS EDIFICABLES	147.306,82
Edificación existente	28.069,76
Nueva edificación	119.237,00
SUPERFICIE TOTAL OCUPADA POR LA EDIFICACIÓN	52.713,94
Edificación existente	21.081,04
Nueva edificación	31.632,90
ZONAS VERDES	35.493,69
SUPERFICIE DE PARCELAS POR USOS	
Industriales	85.200,00
Dotacionales	5.189,76
Terciario	56.917,06
EDIFICABILIDAD POR USOS	
Industriales	11.540,00 m²t
Dotacionales	5.095,40 m²t
Terciario	58.624,45 m²t

1.7.- Afecciones territoriales

El Plan se encuentra afectado tanto por las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas –RD 856/2008- como por la propuesta de servidumbres aeronáuticas incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia, debiendo tener en cuenta las limitaciones impuestas por dichas servidumbres y las consideraciones efectuadas por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Teniendo en cuenta que el número máximo de plantas incluido en el Plan es de 30 plantas (108 metros) en la parcela A-08-2, las cotas del terreno y que las cotas de servidumbres aeronáuticas se encuentran por encima de 150 m, en principio se indica que las edificaciones no sobrepasarán esas servidumbres.

El ámbito del Plan se encuentra colindante a un tramo ferroviario perteneciente al Puerto de Valencia, cuya administración corresponde a la Autoridad Portuaria de Valencia, así como la autorización de cualquier actividad prevista dentro de las zonas de protección que la ley establece para los terrenos contiguos al ferrocarril.

Se encuentra en el ámbito del Plan de Emergencia Exterior del puerto de Valencia.

1.8.- Patrimonio Cultural.

El Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Plan Especial contiene diversos elementos y espacios protegidos con diferentes niveles de protección.

A nivel patrimonial no existe ningún edificio catalogado como Bien de Interés Cultural (BIC) en el ámbito del Plan Especial. Tampoco se encuentra ningún espacio o edificio en el entorno de afección de un BIC externo al Plan Especial, según contempla el documento.

Se catalogan como Bien de Relevancia Local (BRL) aquellos que sin la relevancia reconocida a los Bienes de Interés Cultural, tienen algún valor histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico, técnico, o de cualquier naturaleza cultural, en un grado particularmente significativo.

Los edificios que se proponen conservar y proteger con diferentes grados de protección son los que se contemplan en el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios Protegidos que contiene la Revisión Simplificada del Plan General, actualmente en tramitación, menos el edificio del reloj que se incluye como BRL así como su entorno de protección:

- Tinglado nº 2 (BRL, protección parcial)
- Tinglado nº 4 (BRL, protección parcial)
- Tinglado nº 5 (BRL, protección parcial)
- Edificio Aduanas (BRL, protección parcial, hoy Agencia Tributaria)
- Edificio del Reloj (se propone su inclusión como BRL, protección integral)

El resto de bienes catalogados se clasificarán en función de su nivel de protección (integral, parcial e integral) como ordenación pormenorizada:

- Edificio de Sanidad (protección parcial)
- Edificio de la Autoridad Portuaria (protección parcial, hoy sede del Consorcio Valencia 2007)

- Edificio Varadero (protección parcial)
- Edificio Docks Comerciales (protección parcial)
- Bar Aduana (protección ambiental)
- Caseta de la Guardia Civil (protección ambiental)
- Dos *Ficus macrophylla* Desf. et Persoon junto al Bar "La Aduana" (árbol monumental)

1.9.- Paisaje.

Los espacios más relevantes que el Plan Especial aporta a la Infraestructura Verde de la ciudad son los siguientes:

- Espacios de interés ambiental: La zona de agua de la Marina Real.
- Espacios de interés cultural: Los espacios asociados a los elementos incluidos en el Catálogo de Bienes y espacios protegidos que incluye el Plan Especial.
- Espacios de interés visual, social o recreativo:

El edificio Veles e Vents, como hito paisajístico de primer orden, y su entorno.

El entorno de los Tinglados 4 y 5 que constituyen el final de perspectiva del acceso sur a la Marina (puente de Astilleros) y la fachada marítima del sur de la dársena interior desde la bocana.

- Corredores de conexión:

Conexión funcional: centro ciudad-delta verde-Cabanyal-playa de la Malvarrosa-puerto deportivo, a través del Cauce viejo del Turia, calles Manuel Soto y Marcos Sopena y, de aquí, a los miradores situados en el límite de los espigones del puerto deportivo de la America's Cup, puntos que permiten el disfrute de espectaculares vistas de la ciudad costera y el mar abierto.

Conexión funcional: Nazaret-puerto deportivo, a través del puente de astilleros, calle Manuel Soto y dique Este; Nazaret-Cabanyal-playa de la Malvarrosa-puerto deportivo, a través de las calles Manuel Soto y Marcos Sopena.

Un conjunto de jardines, algunos existentes y otros que se proyectan en el ámbito del Plan Especial.

2.- ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La propuesta contiene la protección y rehabilitación del patrimonio existente y unas tipologías específicas para la transformación urbana de la Marina Real Juan Carlos I aprovechando las oportunidades que le presta su singularidad territorial.

En el ámbito I se establecen las siguientes consideraciones a destacar:

- En la ficha inicial A-08 que en el Texto Refundido se desglosa en dos (A-08.1 y A-08.2) se contempla en la A-08.2 que la licencia se acompañará de un estudio de integración paisajística de la solución propuesta.

En el ámbito II se destacan las siguientes consideraciones:

- En la ficha E-09, E-14, se contempla que la licencia se acompañará de un estudio de integración paisajística de la solución propuesta.
- La parcela A-14 no será edificable mientras exista la servidumbre del circuito de Formula 1.
- La edificación de la parcela A-19 se situará en las subparcelas A y B, no pudiendo ocupar la C. Deberá preverse un vial interior por cada 12.000 m² o fracción.
- Se establece en diferentes parcelas la prohibición de edificar a menos de 10 metros del cantil y limitaciones en ubicación de la edificación.
- En diferentes parcelas edificables se establecen limitaciones dentro de la parcela para no edificar, tal y como se grafía en el Plano 0.3 "Uso e intensidades de la edificación".

QUINTO.- TRAMITACIÓN AUTONÓMICA.

La ordenación urbanística establecida en el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, que regula tanto la zona patrimonial (ámbito I) como la zona de servicio del puerto Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II), ha sido informada por las distintas Administraciones sectoriales que pudieran resultar afectadas en los siguientes términos:

1. Puertos del Estado del Ministerio de Fomento emite informe en fecha 3 de abril de 2014 que contempla lo siguiente:

"Sin perjuicio de lo que se recoja en el referido informe, debe advertirse que los Planes Especiales de Ordenación de los puertos de interés general deben respetar la distribución de actividades que, con carácter general, establecen las Delimitaciones de Espacios y Usos Portuarios de los puertos. Dicha delimitación determina los espacios dedicados a cada uno de los usos portuarios, así como en qué áreas del puerto, por su pérdida de funcionalidad portuaria, pueden llegar a admitirse actividades no estrictamente portuarias, que el artículo 72 del TRLPEMM denomina "Usos Vinculados a la Interacción Puerto Ciudad".

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Valencia se encuentra actualmente en tramitación, debiendo ser sometida aún a los preceptivos informes de los Ministerios de Hacienda y Administraciones Públicas, Defensa e Interior. Consecuentemente, no es posible en estos momentos establecer si el documento remitido es, o no, acorde con las determinaciones que finalmente sean aprobadas por la Ministra de Fomento.

De este modo, debe advertirse claramente sobre la imposibilidad de proceder a la aprobación definitiva del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en cuanto instrumento de ordenación urbanística del dominio público portuario, hasta el momento en que dicha Delimitación se encuentre aprobada por medio de la Orden Ministerial correspondiente. Se recuerda que, una vez cumplimentado dicho trámite, deberá darse nuevamente audiencia a Puertos del Estado, a los efectos de que se pronuncie sobre los contenidos del Plan Especial en aquello que afecte al Dominio Público Portuario, y particularmente su compatibilidad con la DEUP que resulte finalmente aprobada.

De acuerdo con lo anterior, este Organismo Público, si bien comprende la utilidad de ordenar los espacios urbanos ya desafectados y aquellos otros que mantienen la condición de dominio público portuario de una manera coordinada, puesto que ambos forman parte de la estrategia global, entiende que, dada la regulación específica que la legislación vigente atribuye al dominio en relación con la ordenación y gestión de sus espacios, así como con la tramitación de los instrumentos correspondientes, deberán segregarse las determinaciones que afectan a cada uno de ellos, de tal manera que su aprobación se rija, en cada caso, por la normativa que le es de aplicación.

Así, entre otras cuestiones, se advierte de la existencia de una parcela con una única ficha urbanística y dos ámbitos jurídicos diferentes. En concreto, la parcela denominada A-08, donde se sitúa actualmente la Estación Marítima del puerto de Valencia, tiene parte en terreno patrimonial. Por los argumentos ya presentados, esto no parece viable.

Por último, exceptuando lo ya referido en los párrafos anteriores, informar que este Organismo Público no tiene nada que objetar a las determinaciones recogidas en el documento relativas a aquellos terrenos que tienen la consideración de bienes patrimoniales y cuya afectación al dominio público portuario no esté propuesta en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios actualmente en trámite."

En el Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 se segregan los ámbitos (I y II), y se separa la parcela A-08 en dos (A-08-1 y A-08.2); cabe proponer, por tanto, someter a posterior aprobación el ámbito que afecta a la zona Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II).

2. Autoridad Portuaria de Valencia emite informe el 24 de enero de 2014 en relación sobre posibles afecciones del Plan Especial propuesto a la red ferroviaria portuaria, donde se indica que "desde el punto de vista de esta Autoridad Portuaria, no hay afección alguna del planeamiento al normal desarrollo del tráfico ferroviario en las zonas de proximidad."

Con posterioridad en fecha 9 de abril de 2014 emite informe sobre la incidencia de los riesgos del transporte de mercancías peligrosas donde se informa lo siguiente:

"1.- El transporte de MM.PP en el recinto portuario se realiza por los viales interiores del puerto, no atravesando, ni transitando por ninguno de los viales pertenecientes a la zona objeto del Plan Especial (en adelante ZOPE).

2.- Los citados viales interiores además están separados físicamente de la ZOPE por un muro de hormigón armado de unos cinco metros de altura que impediría cualquier afección en la ZOPE de un posible accidente.

3.- En el mismo sentido incide el hecho de que el transporte, en su trazado colindante con la ZOPE incluye un paso inferior que también minimiza los efectos de un posible accidente, sobre la misma.

De lo anteriormente expuesto se deduce que el transporte de mercancías peligrosas en el interior de la zona de servicio del puerto no tiene una especial incidencia sobre la ZOPE.

En referencia a la segunda cuestión nos ceñiremos a los dos documentos en los que se referencia los potenciales riesgos que se pudieran originar en la ZOPE:

1.- En el Plan de Emergencia Exterior del puerto de Valencia citado, aparecen dos ubicaciones en el interior de la ZOPE, con riesgo vinculado a contaminación marina por vertido de contaminante, y que sus consecuencias no tienen afección a la zona portuaria.

2.- Respecto al Plan de Autoprotección de las empresas ubicadas en la ZOPE, cabe indicar que ya la Autoridad portuaria de Valencia en la cláusula decimotercero del Convenio Interadministrativo entre el Consorcio Valencia 2007 y la Autoridad Portuaria de Valencia, exige al Consorcio Valencia 2007, la entrega de su Plan de Emergencia o Autoprotección (según nomenclatura actual). Es bien sabido que el mismo se compone de las distintas empresas ubicadas en la ZOPE y coordina el plan propio del Consorcio con los de todas las empresas ubicadas en la ZOPE, con sus respectivos estudios de seguridad y análisis de riesgos, que indicarían (para las empresas de futura implantación) cuántas de ellas realizarían actividades de riesgo. Dicho Plan de Autoprotección fue presentado el 25 de noviembre de 2013 ante ésta Autoridad Portuaria, y de igual forma se indica que no existe influencia de los potenciales riesgos en la zona portuaria, contemplando únicamente el riesgo de contaminación marina por líquidos combustibles en los mismos puntos que el Plan de Emergencia Exterior del puerto de Valencia."

La Autoridad Portuaria de Valencia en fecha 25 de abril de 2014 emite informe al Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 en el que se indica lo siguiente:

"Que la Autoridad Portuaria de Valencia, es conocedora del Texto Refundido del Plan Especial de la Marina Real que se viene tramitando por el órgano autonómico competente en Urbanismo y que no tiene ninguna objeción sobre las determinaciones que en el mismo se incluyen respecto de la parte cedida al Ayuntamiento de Valencia.

Respecto de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto, esta Autoridad se reserva la posibilidad de hacer en su momento, cuando se aprueba la Propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, actualmente en trámite, las objeciones que se estimen oportunas."

3. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente emite un primer informe de fecha el 3 de abril de 2014 y, con posterioridad, emite informe de 29 de abril de 2014 a la consulta formulada por el Ayuntamiento a efectos de poder aprobar definitivamente el Plan Especial, en lo relativo exclusivamente a al ámbito de suelo desafectado en el que se contempla:

"De la documentación aportada en relación con la materia así como de la obrante en esta Dirección, se desprende que el Plan Especial, promovido conjuntamente por el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), ordena el ámbito de la Marina Real Juan Carlos I, integrando dos suelos de diferente naturaleza jurídica: los suelos que fueron desafectados de la Zona de Servicio del Puerto por Orden Ministerial de fecha de 31 de mayo de 1999 y modificaciones posteriores, y que han sido cedidos al Ayuntamiento; y por otra, los suelos que siguen formando parte de la Zona de Servicio de la Autoridad Portuaria y que han sido puestos a disposición de la Entidad Consorcio Valencia 2007 en virtud de un Convenio específico. El objeto del Plan Especial es la ordenación urbanística global e integrada, tanto de los espacios desafectados y cedidos al Ayuntamiento como de los espacios demaniales portuarios.

Así mismo, actualmente está en tramitación la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que se redacta de conformidad con lo establecido en el artículo 69 del 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, y tiene por objeto establecer la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Valencia, incluyendo la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divide la zona de servicio del puerto, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos.

No obstante lo anterior, sin perjuicio de lo que resulte de la tramitación del deslinde del dominio público marítimo-terrestre una vez se apruebe definitivamente la DEUP, a efectos de emisión de esta consulta, se considera como deslinde probable del dominio público marítimo-terrestre el límite interior de la zona de servicio portuaria según la Orden Ministerial de 25 de abril de 1969, modificada por las Ordenes Ministeriales de 31 de mayo de 1999, 7 de febrero de 2001 y 30 de octubre de 2012 y ampliada con las afectaciones a esta zona de servicio según la citada Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en tramitación, que viene definida en el plano suscrito por el Director General del Puerto de Valencia con fecha octubre de 2013, correspondiente a la "Zona de Servicio terrestre propuesta".

Este deslinde probable, incluye una delimitación de la zona de la servidumbre de protección de anchura 20 metros desde el cantil del muelle (ribera de mar) que solo afectaría a las parcelas fuera de la zona de servicio del puerto que se encuentran a inferior distancia desde el cantil, que son: E-05, E-06, E-07 Y E-15, incluidas, según plano suscrito por el Director de Planificación y Estructuras del Ayuntamiento de Valencia, dentro de los bienes cedidos al Ayuntamiento, incluidos en el Convenio de Cesión Gratuita de la Autoridad Portuaria de Valencia al Ayuntamiento de Valencia, según escritura pública de fecha 10 de junio de 2013 y que así mismo, remite a los terrenos cedidos en escritura pública otorgada el día 7 de mayo de 2003 relativa a los Tinglados nº2, 4 y 5.

Por ello, en relación a la consulta planteada por el Ayuntamiento de Valencia, referente a si esta Dirección General aprecia algún inconveniente para que la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana proceda a la aprobación definitiva del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en lo relativo a la ordenación del ámbito correspondiente al suelo que ha sido desafectado del dominio público portuario y cedido al Ayuntamiento de Valencia, se informa que dichos terrenos al estar fuera del dominio público se registrarán por lo que la normativa urbanística establezca para los mismos, si bien deberán tenerse en cuenta las afecciones sectoriales establecidas por la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización autonómica correspondiente."

Por parte del Servicio Territorial de Urbanismo se dio traslado del Texto Refundido del Plan Especial y consta en el expediente informe de la Dirección General de Transportes y Logística de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de fecha 31 de enero en materia de costas donde se contempla

715

“el ámbito del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en Valencia, no tiene afección de zonas de servidumbre de costas.”.

Por tanto, se considera que durante la ejecución del plan deberán tenerse en cuenta las afecciones sectoriales establecidas por la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización autonómica correspondiente, debiendo solicitar el Ayuntamiento de Valencia informe al servicio competente en materia de costas de la Generalitat.

4. Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento emite informe favorable condicionado en fecha 27 de septiembre de 2013. Con posterioridad emite informe favorable condicionado de fecha 25 de febrero de 2014 donde se indica que el “Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I”, en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, se condiciona a que se incluyan, como planos con contenido normativo, los planos de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia que se adjuntan como Anexo I al citado informe, y se incorporen en su normativa una serie de disposiciones que permitan acreditar que en caso de contradicción con cualquier disposición de las Normas Urbanística, prevalecerá lo establecido por la normativa estatal en materia de servidumbres aeronáuticas.

Finalmente, en fecha 25 de marzo de 2014, emite nuevo informe en el que indican que se han de incorporar en la normativa las siguientes disposiciones:

– “Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el Plan Especial, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, que vienen representadas en los planos XXX Y XXX de servidumbres aeronáuticas del Plan Especial, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción.

– Al encontrarse el ámbito de ordenación incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

– Las propuestas de nuevos planeamientos urbanísticos o planes de desarrollo, de su revisión o modificación, en el ámbito de ordenación del presente Plan Especial, deberán ser informados por la Dirección General de Aviación Civil antes de su aprobación inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional 2ª del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013.

– Se deberá recoger referencia expresa en la normativa a que en caso de contradicción en la propia normativa urbanística del Plan Especial, o entre la normativa urbanística y los planos recogidos en el Plan Especial, prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas sobre cualquier disposición recogida en el planeamiento urbanístico.”

Este informe se remitió al Ayuntamiento en fecha 31 de marzo de 2014. En el informe municipal de fecha 10 de abril de 2014 se indica que procede a completar en el proyecto las consideraciones relacionadas. En fecha 22 de abril de 2014 el Ayuntamiento aporta Anexo del Cumplimiento en materia de legislación aeronáutica, indicando que se ha dado traslado a la Dirección General de Aviación Civil. En el informe de la Directora General de Ordenación Urbanística y el Jefe de Servicio de planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, de 22 de abril de 2014, se informa que se han incorporado las justificaciones requeridas.

Por tanto, el Texto Refundido del Plan Especial incorpora en su Anexo de Cumplimiento en materia de legislación aeronáutica (con eficacia normativa), en síntesis, las consideraciones efectuadas por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, donde figuran dos planos de ordenación de servidumbres aeronáuticas y texto articulado que se publicará en su momento junto al resto de normas urbanísticas.

5. Dirección General de la Marina Mercante, Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima del Ministerio de Fomento emite informe favorable de fecha 3 de abril de 2014, donde indica la necesidad de seguir las instrucciones relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima de Valencia Sur al estar el proyecto ubicado en la zona de su responsabilidad.

6. Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento emite informe de 3 de abril de 2014 indicando que no tiene competencias en el ámbito.

7. Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información del Ministerio de Industria, Energía y Turismo emite informe favorable de fecha 27 de marzo de 2014 estableciendo consideraciones de carácter general, contenidas en la legislación vigente, donde se indica que analizado el instrumento de planeamiento urbanístico presentado, se comprueba que el mismo está alineado con la legislación vigente.

8. Demarcación de Carreteras del Ministerio del Estado emite informe favorable el 20 de marzo de 2014 reiterándose en el emitido en fecha 25 de febrero de 2014 donde se indica que

“... con fecha 11.04.2005 se firmó el Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas Redes de Carretera y para el cambio de titularidad de algunos tramos de dichas redes”, donde en el Anexo I del mismo se fijaba que el Acceso Norte al Puerto de Valencia se realizaría a cargo de la Generalitat Valenciana, por lo que no compete a la Dirección General de Carreteras emitir informe al respecto al no haber en el ámbito de la actuación objeto de este informe infraestructuras de su competencia.

No obstante, se comunica que se ha dado traslado de la documentación recibida a la Dirección General de Ferrocarriles para que emitan informe en el ámbito de sus competencias”.

9. Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento emite informe favorable de 05 de marzo de 2014 donde se indica

“El ámbito del Plan Especial La Marina Real Juan Carlos I se encuentra colindantes a un tramo ferroviario perteneciente al puerto de Valencia. Concretamente, las vías discurren en paralelo al borde sur del ámbito de actuación y a la carretera de acceso rodado al puerto. Al tratarse de una infraestructura ferroviaria ubicada en terrenos portuarios, es a la Autoridad Portuaria de Valencia a quien corresponde la administración de la misma. Por este motivo, cualquier actividad prevista dentro de las zonas con protección que la ley sectorial establece para los terrenos contiguos al ferrocarril debe ser autorizada previamente por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia.”

10. ADIF. Delegado de Patrimonio y Urbanismo Este emite informe favorable en fecha 1 de abril de 2014 donde indica que esa Administración no observa incumplimiento de la legislación sectorial vigente relativa al Sector Ferroviario.

11. Confederación Hidrográfica del Júcar emite informe favorable de fecha 21 de marzo de 2014 a los efectos previstos en el artículo 25.4 del texto refundido de la ley de aguas y el artículo 19.2 de la Ley de la Generalitat Valenciana de ordenación del territorio y protección del paisa-

716

je, sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación, se puedan establecer en las autorizaciones que preceptivamente, en su caso, se puedan obtener de este Organismo.

En síntesis, respecto a aguas residuales que se puedan generar, recuerda que queda prohibido el vertido directo de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización administrativa y; respecto de la disponibilidad de recursos hídricos indica que el Ayuntamiento de Valencia dispone de un serie de derechos de abastecimiento de agua que pueden atender el incremento de demanda generado por la actuación.

12. Dirección General de Patrimonio Cultural, emite informe favorable el 24 de enero de 2014 respecto del Plan Especial y la inclusión en el Catálogo Estructural del Edificio del Reloj como BRL así como su régimen de protección.

13. Dirección General de Turismo de la Consellería de Economía, Industria y Empleo, emite informe favorable condicionado de fecha 4 de abril de 2014 donde recomienda reforzar en todo el ámbito, la señalización no solo para una adecuada ordenación de los flujos de tráfico, sino también de turistas y visitantes, incidiendo especialmente en la señalización turística.

14. Servicio de Infraestructuras y Gestión Patrimonial de la Consellería de Educación, Cultura y Deportes, emite informe favorable de fecha 1 de abril de 2014 indicando que el Plan no altera la población escolar prevista para el municipio ni afecta a los equipamientos de uso educativo destinados a centros que imparten los niveles educativos obligatorios: educación primaria y educación secundaria obligatoria, ni a las reservas de suelo previstas para tal fin.

15. Dirección General de Deportes de la Consellería de Educación, Cultura y Deportes emite informe favorable el 28.02.2014.

16. Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias, de la Consellería de Gobernación, emite informe favorable condicionado de fecha 10 de marzo de 2014, donde se indica lo siguiente:

“a consultades la documentació referent al PGOU i les normatives vigents aplicables a l'estudi dels diferents riscos a considerar, cal assenyalar que:

- Risc d'inundacions: segons el PATRICOVA, l'àmbit del pla especial no es veu afectat pel risc d'inundacions.
- Risc d'esllavissaments: segons la Cartografia Temàtica de la Comunitat Valenciana, l'àmbit del pla especial no es veu afectat per este risc.
- Risc d'incendis forestals: l'àmbit del pla especial no es veu afectat per este risc.
- Risc sísmic: la documentació aportada no considera este risc, però segons la Norma de Construcció Sismorresistent del 2002 (NCSR-02) el municipi de València té una acceleració sísmica de 0,06 g. Per tant, en el Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I es deuran assumir totes les mesures establertes a l'efecte en la NCSR-02.

Així mateix, cal assenyalar que, segons el que estableix el Pla Especial enfront del Risc Sísmic a la Comunitat Valenciana (Decret 44/2011, de 29 d'abril, del Consell) el municipi de València té una intensitat sísmica de 7.5 (EMS), per a un període de retorn de 500 anys; i per tant, caldrà que elabore el seu Pla d'Actuació Municipal front a este risc.

- Risc ocasionat per accident en el transport de mercaderies perilloses: segons el que estableix el Pla Especial de la Comunitat Valenciana front al risc d'accidents en el transport de mercaderies perilloses (Decret 49/2011, de 6 de maig, del Consell), el municipi de València es veu afectat pel nivell alt d'este risc, donat que el risc de la zona deriva del transport de mercaderies al port de València, caldrà prendre en consideració el que es detalla en el següent apartat.

- Risc portuari: l'àmbit del Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I limita amb la zona portuària, en la qual es treballa de forma habitual amb diferents matèries perilloses, les quals podrien ocasionar diversos tipus d'accidents, tal i com es contempla en el Pla d'Emergència Exterior del Port de València. Caldrà, per tant, pendre en consideració este risc i es deurà efectuar consulta a l'autoritat urbanística competent, qui haurà de determinar els usos del sòl admissibles a les zones exposades a este risc.

A més, D'acord amb el que estableix l'article 6 del Decret 32/2014, de 14 de febrer, del Consell, pel qual s'aprova el Catàleg d'Activitats amb risc de la Comunitat Valenciana i es regula el Registre Autònom de Plans d'Autoprotecció, qualsevol activitat que es pretenga posar en marxa en l'àmbit del Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I deurà comptar amb el corresponent Pla d'Autoprotecció, en el que s'hauran de considerar els riscos externs als que es veu sotmesa, donada la seua ubicació en l'entorn del port de València i les activitats que en el mateix es desenvolupen.

- Risc d'accidents greus: actualment, es té coneixement de l'existència de dos empreses afectades pel llinar superior del Reial Decret 1254/1999 pròximes a l'àmbit del Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I:

- GALP dedicada a l'emmagatzemament, recepció i distribució de productes petrolífers, localitzada al Nou Dic de l'Est del port de València.
- TEPSA dedicada a la recepció, emmagatzemament i reexpedició de productes líquids, localitzada al Nou Dic de l'Est del port de València.

Les esmentades empreses ha presentat els corresponents informes de seguretat, segons els quals les zones de planificació per als accidents més greus contemplats no afecten a l'àmbit del Pla Especial proposats, però es troben en el seu entorn més pròxim. Per tant, en relació amb el risc d'accidents greus derivat de la ubicació pròxima dels dos establiments afectats pel R.D. 1254/1999, caldrà que es prenga en consideració tot el que estableix l'article 12 del mencionat R.D., citat a continuació:

Article 12. Ordenació Territorial i limitacions a la readicació dels establiments.

Els òrgans competents de les comunitats autònomes vetllaran perquè es tinguen en compte els objectius de prevenció d'accidents greus i de limitació de les seues conseqüències en l'assignació o utilització del sòl, per mitjà del control de

- a) La implantació dels nous establiments.
- b) Les modificacions dels establiments existents previstos en l'article 10.
- c) Les noves obres, realitzades en l'àmbit d'influència territorial que es derive de l'estudi de seguretat de l'establiment, com ara vies de comunicació, llocs freqüentats pel públic o zones per a vivendes, quan l'emplaçament o les obres executades pogueren augmentar el risc o les conseqüències de l'accident greu.

Les polítiques d'assignació o utilització del sòl i altres polítiques pertinents, i els procediments d'aplicació de dites polítiques, tindran en compte la necessitat, a llarg termini, de mantindre les distàncies adequades entre, d'una banda, els establiments previstos en este Reial Decret i, d'altra, les zones de vivenda, els edificis i les zones freqüentades pel públic, els eixos importants de transport tant com siga possible, les zones recreatives i les zones que presenten un interès natural particular de caràcter especialment sensible, així com la necessitat, pel que fa als establiments existents, d'adoptar mesures tècniques complementàries de conformitat amb l'article 5, a fi de no augmentar els riscos per a les persones.

Dins de la política de prevenció d'accidents i de limitació de les seues conseqüències, podrà establir-se l'exigència d'un dictamen tècnic sobre els riscos vinculats a l'establiment, amb caràcter previ a les decisions d'indole urbanística.

Per tant, es deurà efectuar consulta a l'autoritat urbanística competent, qui deurà determinar els usos del sòl admissibles a les zones exposades a este risc.

La Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia emite informe el 10 de abril de 2014 respecto de la justificación y observaciones puestas de manifiesto en el informe transcrito, del cual se dió traslado a la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias en fecha 24 de abril de 2014 para su informe.

La Directora General de Prevención, Extinción de incendios y emergencias, emite informe de fecha 29 de abril de 2014, que indica que:

“Revisada la documentación recibida el 24 de abril, esta Dirección General no tiene nada que informar visto que se ha incorporado al expediente, el informe elaborado en materia de urbanismo por el Ayuntamiento de Valencia.”

17. Conselleria de Sanidad emite informe favorable el 10 de abril de 2014.

18. Dirección Territorial de Agricultura, Pesca y Alimentación emite informe favorable de fecha 8 de abril de 2014 donde se contempla la indicación

“para la edificación existente E20 debería preverse el uso pesquero (por transposición de los usos de la DEUP) tal como se recoge para el caso de A-12, así como el surtidor de combustible que da servicio a los barcos y buques pesqueros atracados y con base en el Puerto de Valencia.”

Dichas consideraciones se han incorporado en el Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014.

19. Dirección General del Agua emite informe favorable en fecha 31 de marzo de 2014 donde indica que no se han detectado afecciones a la materia competencia esa Dirección General, sin perjuicio de que de acuerdo a la legislación sectorial, todos los vertidos contaminantes desde tierra al mar requerirán autorización.

20. IBERDROLA emite informe de 8 de abril de 2014 con unas observaciones a tener en cuenta en la ejecución.

21. ENTITAT de Sanejament D'Aigües favorable condicionado de fecha 24 de marzo de 2014 que expresa:

“Por lo señalado anteriormente, y para el caso en que los Urbanizadores decidan no resolver el saneamiento y depuración de las aguas residuales mediante la realización de las obras necesarias para suplementar las infraestructuras públicas existentes, esta Entidad de Saneamiento de Aguas, en calidad de órgano competente de la Generalitat Valenciana en materia de saneamiento y depuración, INFORMA la viabilidad del tratamiento en el sistema público de saneamiento y depuración de Pinedo I de las aguas residuales generadas por el desarrollo del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I del municipio de Valencia, siempre y cuando se cumpla con los siguientes condicionantes:

1.- El presente informe se emite con la finalidad de determinar los importes correspondientes al suplemento de infraestructuras y estimar, inicialmente, la capacidad del sistema para recibir los caudales generados por el desarrollo de referencia, así como las condiciones generales para su incorporación al mismo.

Dado que se desconoce la evolución futura del sistema de saneamiento afectado (caudales tratados, calidades obtenidas, etc), en el momento de la emisión del correspondiente informe de conexión se determinará si dicho sistema dispone de capacidad suficiente para tratar las aguas residuales del citado desarrollo.

En caso de determinarse en dicho informe que la capacidad del sistema es insuficiente, el peticionario deberá resolver por su cuenta el saneamiento y depuración de las aguas residuales producidas en el desarrollo de referencia.

2.- En su día, el urbanizador responsable del desarrollo urbanístico deberá realizar la correspondiente solicitud de la conexión al sistema público de saneamiento y depuración.

3.- Las obras necesarias para la conexión de las aguas residuales a las infraestructuras públicas, en caso de obtener la autorización correspondiente, se efectuarán por el interesado a su cuenta y riesgo.

4.- Será condición indispensable para la futura autorización de conexión del sector urbanístico que se informa, la comprobación de la suficiencia de la capacidad hidráulica de la red de colectores del sistema público de saneamiento y depuración de Pinedo I.

5.- En caso de que finalmente se establezcan usos compatibles que si generen incremento de caudal de aguas residuales respecto al planeamiento vigente, y a los efectos de garantizar el pago efectivo del suplemento de infraestructuras, debe tenerse en cuenta que esto supone un coste de urbanización, por lo que debe computarse como tal a la hora de repercutir las cargas a los propietarios (artículos 119 y 157 de la Ley 16/2005 Urbanística Valenciana, en relación con el artículo 349 del Reglamento de Gestión Urbanística, Real Decreto 67/2006).

6.- En el caso anterior y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 119.1 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana, se debería exigir al urbanizador, el depósito de la garantía a la que se refiere el artículo 140.3 de la misma Ley, que responderá, entre otras obligaciones, de la cobertura del suplemento de infraestructuras; si bien, en caso de resultar necesario para dar cobertura al suplemento de infraestructuras, el Ayuntamiento deberá establecer mediante Ordenanza municipal un canon de urbanización, según lo dispuesto en el art. 189, en relación con el 157, de la citada Ley 16/2005.

7.- En cualquier caso, el vertido generado por el desarrollo de referencia deberá cumplir con los límites de vertido establecidos en la Ordenanza Municipal de Vertidos o, en su defecto, en el Modelo de Ordenanza de Vertidos a la Red Municipal de Alcantarillado de la Entidad de Saneamiento de Aguas (localizable en la página web de esta Entidad www.epsar.gva.es) recogido en el anexo, al objeto de preservar la integridad del sistema de saneamiento y la calidad del efluente. A tales efectos el urbanizador deberá prever que antes del punto de conexión, debe disponer una arqueta de registro de la misma tipología que la que figura en el Modelo de Ordenanza de Vertidos, dotada además de guías para la instalación de una tajadera que permita la desconexión del vertido.

Asimismo, en la conexión de las zonas industriales además de disponer de la mencionada arqueta de registro, se deberá prever la construcción sobre dicha arqueta de una caseta, según modelo recogido en el anexo II, que permita la instalación de equipos de medida en continuo, cerrada con llave, una copia de la cual será entregada al responsable de la explotación del sistema de saneamiento y depuración.

8.- Por lo que respecta a posibles vertidos de aguas residuales industriales, se deberá garantizar el cumplimiento del artículo 8 del Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, por el que se desarrolla el Real Decreto Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de aguas residuales urbanas, así como garantizar el cumplimiento de las exigencias de calidad impuestas por la normativa que esté vigente en estas materias en cada momento.

9.- En el diseño de los sistemas de evacuación de aguas de los distintos desarrollos urbanísticos que se deriven de la figura de planeamiento objeto del informe, deberá tenerse en cuenta que la red de saneamiento deberá ser separativa, de acuerdo a lo contemplado en el apartado 6.3.1.5 del II Plan Director de Saneamiento y Depuración de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 197/2003 de 3 de octubre del Consell de la Generalitat. De modo que se impida en todo caso la llegada de aguas pluviales al sistema público de saneamiento y depuración.

10.- El consistorio local debería exigir a los agentes urbanizadores el cumplimiento de las citadas obligaciones, requiriéndoles la oportuna autorización de conexión, supeditando a este requisito el otorgamiento de las oportunas licencias municipales.

11.- A su vez, con el fin de salvaguardar la integridad de las instalaciones existentes que pudieran verse afectadas por los distintos desarrollos urbanísticos que se deriven de la figura de planeamiento objeto del informe, en su día, los urbanizadores responsables de cada desarrollo urbanísticos deberían solicitar informe sobre la afección a las infraestructuras de saneamiento y depuración que finalmente se determinen.

12.- Las aguas residuales generadas por el desarrollo del plan especial no deberán impedir el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en la autorización de vertido a dominio público, hidráulico emitida por el organismo de cuenca.

Este informe no implica la autorización de conexión al antedicho sistema de saneamiento y depuración.”

22. Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe de fecha 5 de marzo de 2014; con posterioridad emite nuevo informe de 24 de abril de 2014 al estudio acústico, donde se contempla lo siguiente:

“En relación al escrito remitido por la Dirección Territorial de Valencia de esta Consellería, en el que se solicita un informe en materia de nuestras competencias relativo al expediente nº 2014/0028 del proyecto del “Plan Especial de La Marina Real Juan Carlos I”, este Servicio considera que la documentación aportada SE AJUSTA al Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica que desarrolla parcialmente la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.(...)”

Asimismo, se realizan las siguientes observaciones:

En cuanto al contenido de la documentación aportada

El ayuntamiento de Valencia tiene aprobado desde agosto de 2010 el Plan Acústico Municipal (PAM) del municipio de Valencia. Dicho PAM ha sido actualizado en el año 2012.

Tal y como se especifica en el apartado a) del Anexo IV del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, se ha analizado la compatibilidad del Plan Especial de La Marina Real Juan Carlos I considerando los niveles acústicos analizados en el PAM.

Los usos predominantes en el Plan Especial son de tipo terciario. En el análisis se han considerado los objetivos de calidad acústica definidos en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica incrementados en 10 dBA, por tratarse de una infraestructura existente. Según dicho análisis en las fachadas más expuestas del plan especial, los niveles sonoros durante el periodo diurno se encuentran entre 65 y 70 dBA, mientras que durante el periodo nocturno están entre 55 y 60 dBA, por lo que se concluye que considerando los 10 dBA de margen no existe incompatibilidad acústica.

Asimismo, se justifica que los nuevos usos del proyecto no generarán un incremento de los niveles sonoros en el entorno de la zona objeto de estudio ya que las zonas residenciales están retiradas de la zona portuaria por la separación de grandes vías de tráfico y debido a la atenuación por la distancia.

A partir del estudio de movilidad generada en la Marina Real de Valencia, se han analizado tres escenarios futuros de evolución del tráfico en dicha zona. Se ha considerado el caso más desfavorable que sería aquel en el que el tráfico se duplique y se han aportado los mapas sonoros indicando que los niveles L_{día} y L_{noche} no modificarán la situación actual debido a que los niveles sonoros se mantendrían en los valores actuales especificados anteriormente.

En cuanto a la calidad de la documentación aportada

En el estudio acústico aportado se ha considerado, por tratarse de una infraestructura existente, los límites acústicos para zonas de uso terciario y residencial, especificados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, incrementados en 10 dBA.

Será responsabilidad del Ayuntamiento de Valencia, por tratarse de la administración pública competente en la ordenación del sector, el asegurar el cumplimiento de estos niveles.

Deberá prestarse especial atención a la franja de la calle Marcos Sopena que es la que se encuentra más próxima al sector. Se recuerda que en el caso en el que la presencia de una infraestructura ocasione una superación en más de 10 dBA de los niveles fijados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, evaluados por el procedimiento establecido en el apartado A) del Anexo VI del Decreto 104/2006, la administración pública competente en la ordenación del sector (en este caso el Ayuntamiento de Valencia) adoptará un Plan de Mejora de la Calidad Acústica, que contenga las medidas correctoras a adoptar para la reducción de los niveles sonoros por debajo de dichos niveles. (...)”

23. Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe favorable condicionado de fechas 20 de marzo de 2014 y 2 de abril de 2014; con posterioridad en relación al Texto Refundido del Estudio de Integración Paisajística emite informe favorable condicionado de fecha 29 de abril de 2014, en el que contiene:

“Analizada la documentación que finalmente consta en el expediente y en lo que aquí interesa en materia de infraestructura verde y paisaje, ha de señalarse, ante todo, que el análisis visual ahora aportado si permite abastar lo fundamental del estudio de integración que no es otra cosa sino poder valorar la incidencia del plan en la percepción de la escena urbana y el paisaje en general, y en este sentido puede concluirse que el efecto de las diferentes intervenciones de edificación propuestas habrá de depender en gran medida del tratamiento arquitectónico de que sean objeto dentro de los parámetros del Plan.

Por ello se entiende necesario, - tal y como dispone la parte normativa del plan, - que se sometan a estudio de integración paisajística los proyectos de actuación en tres de las piezas más significativas de la ordenación, - zonas A-08-2, E-09 y E-14, - pero también en la zona E-04, inserta en la trama urbana de El Cabanyal y pendiente de ordenación definitiva mediante estudio de detalle.

En el mismo sentido, a la vista de las mismas figuraciones realistas aportadas y considerada la sensibilidad visual del espacio que se trata, se entiende al menos conveniente que tanto las actuaciones en el resto de piezas edificables delimitadas, como las de urbanización que hayan de llevarse a término, ya sea el interior del recinto de La Marina ya sea para conexión y articulación con los tejidos urbanos del entorno, sean también objeto de estudios de integración paisajística en el momento de trasladar al proyecto arquitectónico las previsiones del Plan, y ello tanto más advertidas las limitaciones habidas en el análisis de las unidades de paisaje afectadas a comprender en el ámbito de estudio.

Debe insistirse también, en la importancia en materia de paisaje, hasta el punto de condicionar el sentido del informe, de garantizar la permanencia del fondo de perspectiva abierto de la Avd. del Puerto, y en la especial sensibilidad que habrá de tenerse en las actuaciones que se proyecten en el edificio de los antiguos Docks, dados su valor cultural/patrimonial y alta exposición visual.

En conclusión, a tenor de lo razonado, se informa favorablemente en materia de infraestructura verde y paisaje el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, condicionado a que se sometan a estudio de integración paisajística, su futuro desarrollo en la zona denominada E-04, y las actuaciones de urbanización, tanto en el mismo ámbito como en las zonas de borde, - debiendo incorporarse tales condiciones a la fichas de planeamiento y normas urbanísticas, - y con la recomendación de que se sometan a la misma clase de estudio el resto de actuaciones arquitectónicas en las zonas susceptibles de edificación según el Plan.”

24. Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe de fecha 3 de abril de 2014. En síntesis, el informe analiza los usos y actividades en el ámbito del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, a la luz de los contenidos documentales de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). La Estrategia define este espacio como “Área de Oportunidad” y como “Espacio de Innovación y Atracción de Talentos”, conside-

rándolo como uno de los ámbitos territoriales de la Comunitat Valenciana con mayor potencialidad estratégica para la creación de valor y la dinamización del conjunto del territorio.

Concluye el informe indicando que

“...los usos y actividades a ubicar en la Marina Real Juan Carlos, siguiendo los principios y criterios de la ETCV, tienen que favorecer la creación de un espacio singular, multifuncional, innovador, accesible para el uso público y de calidad que permita aprovechar los componentes de excelencia del territorio, y que se convierta en un polo de generación y difusión de actividad hacia el conjunto del territorio.”

25. Dirección General de Comercio y Consumo de la Consellería de Economía, Industria, Turismo y Empleo emite informe favorable condicionado de fecha 4 de marzo de 2014 a la consideración de aspectos genéricos y normativos aplicables. El Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 incorpora las consideraciones efectuadas en concordancia con el informe de la Dirección General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Valencia, de 10 de abril de 2014 y el informe del Servicio Territorial de Urbanismo de 11 de abril de 2014, donde se incrementa la reserva de aparcamiento público prevista en la zona aparcamientos de los Tinglados 4 y 5 y se modifican los artículos correspondientes de las normas urbanísticas.

26. Subdirección General de Infraestructuras Públicas de la Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe favorable de 24 de marzo de 2014 donde se informa lo siguiente:

“El Plan Especial de La Marina deberá ser compatible con el trazado del Proyecto Básico Acceso Norte al Puerto de Valencia – Fase II (Subterráneo), clave 31-V-1991 (2), respetando la reserva viaria que garantice la ejecución de la infraestructura, tanto en planta como en alzado.” El texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 incorpora a la documentación gráfica del Plan el trazado del Acceso Norte al Puerto, al objeto de justificar la compatibilidad de la ordenación con la futura infraestructura.

27. Dirección General de Transportes y Logística de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe favorable condicionado de fecha 31 de enero de 2014 donde concluye

“Por todo lo anterior se estima que, a efectos de las atribuciones de este Servicio de Aeropuertos y Costas, el ámbito del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en Valencia, no tiene afección de zonas de servidumbre de costas y las afecciones aeronáuticas se resolverán atendiendo a las observaciones expuestas en el documento que se adjunta de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Lo que se informa a los efectos oportunos, sin perjuicio del informe del Servicio de Puertos”.

Respecto del estudio de movilidad esa Dirección General emite informe favorable condicionado en fecha 2 de abril de 2014 donde establece lo siguiente

“1. La Memoria descriptiva y justificativa del Plan Especial debería incluir las siguientes modificaciones:

En la pág. 39 párrafo 5º “ En consecuencia...” debería añadir: En tanto ocurra lo anterior, las edificaciones contarán al menos con acceso desde el vial serpenteante, y el mobiliario utilizado en la zona no ocupada por la edificación será desmontable y no dañará al firme.

En la pág. 41, dentro del Transporte Público debería añadir la necesidad de incrementar el recorrido de una de las líneas de la EMT hasta dar servicio al área de terciario de la A-19.

En la pág. 42 “Bicicleta” debería añadir la necesidad de establecer un carril bici/peatonal por la zona sur de la Marina hasta finalizar en la A-20. En la misma pág 42 párrafo 2º donde indica “Se hace igualmente necesario establecer dentro de la Marina Real, debería continuar con: varios puntos donde el ciclista pueda dejar con comodidad la bicicleta, tanto en la nueva zona de comercios, como en las zonas noreste y sureste de la dársena donde finalizan los carriles bici.

En el mismo epígrafe un plano croquis de la malla ciclista/peatonal propuesta.

En la pág. 39 “Viario” cuando en el párrafo 4º se refiere a que: “Sin embargo, el vial que ha sido objeto de los correspondientes estudios de movilidad y transporte urbano es el que hoy- con un trazado serpenteante- se encuentra más alejado del cantil, junto al muro de separación del resto del puerto comercial” debería añadir: este vial deberá tener, al menos, una anchura de 8 metros y disponer de un firme adecuado al tráfico que tiene que soportar.

2. Presentar la anterior documentación ante la Dirección General de Transportes y Logística para obtener la aprobación del Plan de Movilidad del Plan Especial.”

En fecha 22 de abril de 2014 el Ayuntamiento aporta Anexo al Estudios de movilidad y Texto Refundido.

Con fecha 2 de mayo de 2014 se emite informe del Servicio de Planificación, según el cual, en primer lugar se incide que quedan recogidas las modificaciones en la Memoria impuestas en el informe de 4 de abril. En segundo lugar, respecto al plan de movilidad, conforme al estudio de movilidad aportado, expresa que es conveniente posponer la aprobación del Plan de Movilidad a la aprobación de los correspondientes proyectos de urbanización.

Por ello, el informe concluye:

“En consecuencia, en cuanto a la afección del Plan Especial de la Marina Real al acceso norte al puerto y a la utilización del circuito de Fórmula 1 se emite INFORME FAVORABLE.

En cuanto a la preceptiva aprobación previa del Plan de Movilidad se pospone al momento de la aprobación del proyecto o proyectos de urbanización correspondientes.”

Respecto a las competencias en puertos de la Dirección General, el Servicio de Explotación de Puertos de la Dirección General de Transportes y Logística, en fecha 29 de abril de 2014, emite informe donde,

“no se considera deba emitirse informe por parte de este Servicio de Explotación de Puertos respecto, en este caso, a la documentación sobre la Marina Real Juan Carlos I, por no existir competencia afectada ni previsión legal que lo establezca.”

Durante la tramitación autonómica, el Servicio Territorial de Urbanismo de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente en fecha 11 de abril de 2014 emitió informe donde se establecían una serie de consideraciones a incorporar en un Texto Refundido del Plan Especial.

El Ayuntamiento de Valencia emitió informe por la Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento de fecha 10 de abril de 2014, en relación con los informes sectoriales emitidos en la fase autonómica de aprobación del Plan Especial, que establece la necesidad de incorporar al proyecto determinados ajustes y justificaciones.

Con posterioridad en fecha 22 de abril de 2014 emitió informe la misma Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia donde se indica que “el equipo redactor ha presentado un Texto Refundido del Plan Especial, en el que se han cumplido los requerimientos derivados del informe de 10 de abril de 2014, mediante la revisión de alguna de sus determinaciones y la incorporación de las justificaciones necesarias, por lo que procede su remisión a la Comisión Territorial de Urbanismo, al objeto de que proceda a su aprobación definitiva” y se aporta un Texto Refundido del Plan Especial y anexos del cumplimiento acústico, legislación aeronáutica, movilidad y Texto Refundido del Estudio de Integración Paisajística. Esta Documentación se da traslado en fecha 24 de abril de 2014 a los organismos sectoriales para su consideración, habiéndose emitido los correspondientes informes tal y como se contempla en el presente antecedente.

710

SEXTO.- EVALUACIÓN AMBIENTAL

La revisión del Plan General de Valencia, en trámite, que anticipa los nuevos usos en este ámbito, ya ha sido objeto del preceptivo trámite de evaluación ambiental estratégica, habiéndose emitido la Memoria Ambiental en fecha 6 de noviembre de 2009 por la Directora General de Gestión del Medio Natural, de conformidad con la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Respecto al Plan Especial, la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 21 de octubre de 2013, adoptó el siguiente acuerdo: "Se considera que el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, y, por tanto, no requiere de la evaluación ambiental contemplada en la LEAE, siempre y cuando se ajuste a lo descrito en la documentación presentada así como a lo establecido en los informes emitidos al respecto y se cumplan las siguientes determinaciones previamente a su aprobación:

- 1) Se deberá disponer de informe favorable a los efectos patrimoniales contemplados en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, conforme a lo señalado en el informe de 7 de octubre de 2013 del Secretario Autonómico de Cultura y Deporte.
- 2) Una vez elaborado el Plan Especial el Ayuntamiento deberá solicitar informe a la Dirección General de Aviación Civil, conforme estipula la Disposición Adicional Segunda del RD 2591/1998.
- 3) El Plan Especial deberá ir acompañado de un Estudio de Integración Paisajística. Además, en el caso de que el Plan Especial no concrete parámetros de integración paisajística, será necesaria la elaboración de Estudios de Integración Paisajística individualizados previos al desarrollo de las distintas actuaciones con el fin de garantizar su adecuada integración paisajística y visual.
- 4) En el caso de que se implanten nuevas construcciones sobre plataformas flotantes en el agua, si se generan aguas residuales estas deberán conectarse a la red municipal de alcantarillado.
- 5) El Plan Especial a elaborar deberá atender las indicaciones realizadas en el informe del Servicio Territorial de Urbanismo de 26 de septiembre de 2013.
- 6) Una vez elaborado el Plan Especial, el Ayuntamiento deberá solicitar informe a la Subdirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, adecuándose a lo señalado en su informe de 8 de octubre de 2013.

.../...

SÉPTIMO.- PLANEAMIENTO VIGENTE.

Valencia cuenta con Plan General, aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas y Urbanismo, de fecha 28 de diciembre de 1988.

OCTAVO.- INFORME DE LA COMISIÓN INFORMATIVA DE 30 DE ABRIL DE 2014

La Comisión Informativa de la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, en sesión celebrada el 30 de abril de 2014, por unanimidad, emitió informe relativo al proyecto que nos ocupa, cumpliendo así lo preceptuado en los art. 6.3 y 6.5 del Decreto 135/2011, de 30 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales, de Evaluación Ambiental y Urbanísticos de la Generalitat.

NOVENO.- ACUERDO DE LA COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO DE 05 DE MAYO DE 2014

La Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de 5 de mayo de 2014, por unanimidad, ACUERDA:

- INFORMAR FAVORABLEMENTE y ELEVAR a la Hble. Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente para la APROBACIÓN DEFINITIVA del Plan Especial de ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, con carácter parcial en el área concreta del ámbito patrimonial (ámbito I), conforme a lo dispuesto en el artículo 86,1 de la LUV.

Durante la ejecución del Plan Especial deberán observarse los condicionantes establecidos en el Fundamento Jurídico Tercero.

- SUSPENDER el Plan Especial de ordenación de la Marina Real de Juan Carlos I en el estricto ámbito de la zona que afecta al PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II), de conformidad con el Fundamento Jurídico Tercero.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- ASPECTOS FORMALES

Respecto a la tramitación del instrumento, este Plan Especial afecta a suelo integrado en la zona de servicio del dominio público portuario, por lo que la tramitación respetará lo dispuesto en el artículo 56.2 de la Ley 2/2011, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) donde se indica, dentro del capítulo "Consideración urbanística de los puertos", que el "... 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 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. ..."

El expediente se tramita, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.2 del TRLPEMM, con sujeción a lo previsto en el artículo 94 y 96 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre de la Generalitat Valenciana, Urbanística Valenciana (en adelante LUV). En virtud del artículo 96 de la LUV, los Planes Especiales que no formen parte de un instrumento de planeamiento se tramitarán con el mismo procedimiento que los Planes Generales.

En este sentido, la Autoridad Portuaria ha formulado el Plan Especial, junto al Ayuntamiento de Valencia, conforme al artículo 56,2,a del TRLPEMM, y el Ayuntamiento lo ha tramitado hasta su aprobación provisional conforme a lo previsto, en primer lugar al artículo 56,2.b del TRLPEMM, y al artículo 83, por remisión del artículo 96, de la LUV.

En este aspecto, cabe señalar que respecto de la zona del Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II), deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 56 del TRLPEMM, en su párrafo 2 apartado a, respecto de la necesaria aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios previamente a la aprobación definitiva del Plan Especial. El documento de Delimitación está pendiente de aprobación, por lo que el Plan Especial en el ámbito en él incluido, coincidente con el ámbito II, no podrá aprobarse mientras no se apruebe con carácter previo a Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

La documentación está completa y se considera correcta en lo que afecta a la zona desafectada del dominio público portuario, cedida al Ayuntamiento de Valencia (ámbito I), de conformidad con los artículos 75 y 76 de la LUV.

SEGUNDO.- JUSTIFICACIÓN DE LA RESERVA DOTACIONAL

El Plan Especial en relación con el Plan General de Ordenación Urbana, considerando los terrenos ganados al mar y los nuevos suelos dotacionales propuestos, constituye una solución que mantiene el equilibrio de las dotaciones públicas, con criterios de calidad, capacidad e idoneidad exigidos por la LUV en su artículo 94.2, respondiendo al interés público.

Respecto de los estándares dotacionales mínimos exigibles se destina en el ámbito I para zonas verdes una superficie de 37.038,04 m² que es superior al 10% de la superficie del ámbito, es decir, es superior a 18.943,6 m², de conformidad con el artículo 209.2 del Reglamento de Gestión y Ordenación Urbanística (en adelante ROGTU).

Además, en la zona II se proponen 35.493,69 m² de zonas verdes. Todo ello supone en el conjunto del Plan Especial un total de 72.531,73 m² de zonas verdes junto a numerosos espacios libres en todo el ámbito de la ordenación propuesta.

La reserva de suelo dotacional para plazas de aparcamiento públicas en el ámbito I es de 1.360 plazas en la vía pública, ubicadas en el edificio Velas e Vents, con 800 plazas, y una zona de aparcamiento de al menos 560 plazas en el entorno de los Tinglados 4 y 5. Esto supone para un techo terciario previsto de 136.015 m² una plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construidos, en cumplimiento del artículo 209 apartado 3 del ROGTU.

Además, en el Ámbito II están previstas 706 plazas de aparcamiento públicas en las siguientes zonas: Marina Norte con 221 plazas, zona Consorcio-Sanidad-Aduana con 100 plazas, vial de enlace a Marina Sur con 95 plazas y Marina Sur con 290 plazas. Todo ello supone un total de 2.066 plazas de aparcamiento públicas.

Respecto de las plazas de aparcamiento en parcela privada, en aplicación del artículo 209 apartado 4 del ROGTU, se estará a lo establecido en el Plan General vigente en función del uso concreto, según se contempla en el artículo 18 de las Normas Urbanísticas y fichas urbanísticas de cada parcela.

El Plan Especial se plantea como reto conseguir que la movilidad que van a generar los nuevos usos mantenga un esquema donde los desplazamientos en transporte público, bicicleta y a pie prevalezcan sobre los que se realicen en vehículo privado, potenciando y mejorando las frecuencias de las líneas EMT y FGV que acceden a la Marina Real, el carril bici, etc para hacer más atractiva la opción del transporte público y disuadir al ciudadano de usar el vehículo privado.

TERCERO.- VALORACIÓN GLOBAL.

A la vista de la legislación vigente, los informes emitidos durante la tramitación autonómica, el Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 y la documentación aportada cabe señalar lo siguiente:

- Las condiciones especiales del Puerto de Valencia, en el que los terrenos recientemente desafectados del dominio público portuario (ámbito patrimonial) y los pertenecientes a la zona de servicio del Puerto mantienen tal relación que aconsejan un tratamiento urbanístico conjunto, han determinado que la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Valencia hayan colaborado en la formulación de un único Plan Especial para el ámbito de la Marina Real Juan Carlos I, en el que cada ámbito deberá ajustarse al marco normativo que le compete.

- En aplicación del artículo 56 del TRLPEMM para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, planes generales y demás instrumentos de ordenación urbanística se deberá 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, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado. La zona de servicio del puerto deberá encontrarse delimitada mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) en dicho puerto, por Orden Ministerial, de conformidad con el artículo 69 del TRLPEMM.

Por tanto, se considera que respecto la zona Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II) deberá posponerse su aprobación definitiva hasta que se encuentre aprobado la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia y se ajuste el Plan Especial en esa zona a las consideraciones realizadas en los diferentes informes sectoriales durante su tramitación autonómica y a los previos informes vinculantes de Puertos del Estado y de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

También deberá solicitarse, antes de la aprobación definitiva del Plan Especial de la Marina en el ámbito de Sistema General Portuario, el informe de la Autoridad Portuaria que se prevé en el apartado c) del citado artículo 56.2 del TRLPEM quien lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime oportunas.

La naturaleza de las actividades autorizadas a desarrollar en el Sistema General Portuario PTR-3 deberá ser acordes a lo dispuesto en el artículo 72 del TRLPEMM, que regula los usos y actividades permitidos en el dominio público portuario y a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia definitivamente aprobado.

- El Plan Especial en los terrenos recientemente desafectados del dominio público portuario (ámbito patrimonial I), con las modificaciones aprobadas por el Ayuntamiento de Valencia en el Texto Refundido de 22 de abril de 2014, en el que se han incorporado las justificaciones requeridas durante la tramitación autonómica y en el informe emitido por la Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia de fecha 22 de abril de 2014, en relación con el emitido el 10 de abril de 2014, es conforme a Derecho y no existe obstáculo alguno a la aprobación definitiva del Texto Refundido del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I.

El desarrollo del Plan Especial, en su ejecución, deberá contemplar las siguientes consideraciones:

- Las afecciones sectoriales establecidas por la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización autonómica correspondiente, de conformidad con el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 29 de abril de 2014.

- Las consideraciones efectuadas por el Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación respecto de los límites acústicos para zonas de uso terciario y residencial, especificados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, incrementados en 10 dBA, siendo responsabilidad del Ayuntamiento de Valencia el asegurar el cumplimiento de estos niveles.

- Las consideraciones efectuadas por el Servicio de Infraestructuras turísticas que recomienda reforzar en todo el ámbito la señalización no solo para una adecuada ordenación de los flujos de tráfico, sino también de turistas y visitantes, incidiendo especialmente en la señalización turística.

- Las consideraciones efectuadas por Iberdrola en su informe de 8 de abril de 2014 así como el de la Entitat de Sanejament D'Aigües EPSAR de 31 de marzo de 2014.

• Las consideraciones efectuadas por la Autoridad Portuaria en su informe de 9 de abril de 2014 respecto a los dos documentos en los que se referencia los potenciales riesgos que se pudieran originar en la zona objeto del Plan Especial, es decir, el Plan de Emergencia Exterior del Puerto de Valencia en relación con las dos ubicaciones en el interior de zona, con riesgo vinculado a contaminación marina por vertido de contaminantes, y que sus consecuencias no tienen afección a la zona portuaria así como el Plan de Emergencia o Autoprotección de las empresas ubicadas en la zona objeto del Plan Especial que, según Convenio interadministrativo se le exige por la Autoridad Portuaria al Consorcio Valencia 2007, con sus respectivos estudios de seguridad y análisis de riesgos.

Las consideraciones efectuadas por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima de Valencia Sur al estar el proyecto ubicado en la zona de su responsabilidad. Todo ello sin perjuicio del informe que emita la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias al informe del Ayuntamiento de fecha 10 de abril de 2014 y al Texto Refundido del Plan Especial como subsanación al informe emitido en fecha 10.03.2014.

• Las consideraciones indicadas en el Informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, debiendo someter a estudio de integración paisajística, su futuro desarrollo en la zona denominada E-04, y en las actuaciones de urbanización, tanto en el mismo ámbito como en las zonas de borde.

• La aprobación del Plan de Movilidad se pospone al momento de la aprobación del proyecto o proyectos de urbanización correspondientes.

El artículo 86.1 de la LUV establece que:

“Cuando las objeciones a la aprobación definitiva afecten a áreas o determinaciones tan concretas que, prescindiendo de ellas, el Plan se pueda aplicar en coherencia, éste se aprobará definitivamente salvo en la parte objeto de reparos, que quedará en suspenso hasta su rectificación en los términos precisados por la resolución aprobatoria”.

Como ya se ha indicado, no puede procederse a la aprobación la ordenación del Plan Especial en el ámbito de la zona de servicios del puerto PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II).

El texto refundido aportado por el Ayuntamiento concreta el área y las determinaciones respecto a los ámbitos I y II, siendo coherente por sí solo el Plan Especial en el ámbito I. Se puede dejar en suspenso la aprobación definitiva del ámbito II, hasta que, al menos, se apruebe la DEUP y se emitan los informes preceptivos de las administraciones del Estado competentes en Puertos y Costas.

La aprobación parcial del ámbito patrimonial I no tiene efecto normativo respecto del Puerto de Valencia (ámbito II). Como consecuencia de ello, no son objeto de acuerdo de aprobación los documentos que contiene el Plan Especial relativos al citado puerto, en particular la segunda parte del artículo 15 donde se hace referencia al artículo 6.69 del PGOU, que indica los usos permitidos y los expresamente prohibidos en el Área Portuaria y la segunda parte del artículo 9 que hace referencia al PTR-3, que no figurarán, por tanto en la publicación que en su momento se efectúe.

En aplicación del artículo 86.1 de la LUV, que contempla la aprobación definitiva parcial de instrumentos de planeamiento, el Texto Refundido del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en la zona patrimonial (ámbito I), cumple las observaciones puestas de manifiesto en los informes sectoriales emitidos con las consideraciones anteriormente indicadas, quedando, por tanto, las determinaciones contenidas en el proyecto debidamente justificadas por la Corporación, respondiendo al interés público local, por lo que se consideran correctas desde el punto de vista de las exigencias de la política urbanística y territorial de la Generalitat, tal y como se recoge en la artículo 85 de la LUV.

CUARTO.- ÓRGANO COMPETENTE.

La Comisión Territorial de Urbanismo, a propuesta del Director General de Evaluación Ambiental y Territorial, es el órgano competente para emitir informe y elevar propuesta de los instrumentos de planeamiento, que sean de aprobación autonómica, de municipios de más de 50.000 habitantes, cuya competencia para aprobación definitiva corresponde a la Hble. Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 85 y 36.3 de la LUV en relación los artículos 6.1, 8.2 y 3.5 del Decreto 135/2011, de 30 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales, de Evaluación Ambiental y Urbanísticos de la Generalitat.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación

RESUELVO

- APROBAR DEFINITIVAMENTE el Plan Especial de ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, con carácter parcial en el área concreta del ámbito patrimonial (ámbito I), conforme a lo dispuesto en el artículo 86.1 de la LUV.

Durante la ejecución del Plan Especial deberán observarse los condicionantes establecidos en el Fundamento Jurídico Tercero.

- SUSPENDER el Plan Especial de ordenación de la Marina Real de Juan Carlos I en el estricto ámbito de la zona que afecta al PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II), de conformidad con el Fundamento Jurídico Tercero.

Respecto a la parte suspendida, transcurridos tres meses sin que se presente la subsanación de los aspectos que motivan la suspensión, se acordará la caducidad y archivo del expediente, conforme a lo previsto en el artículo 92 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

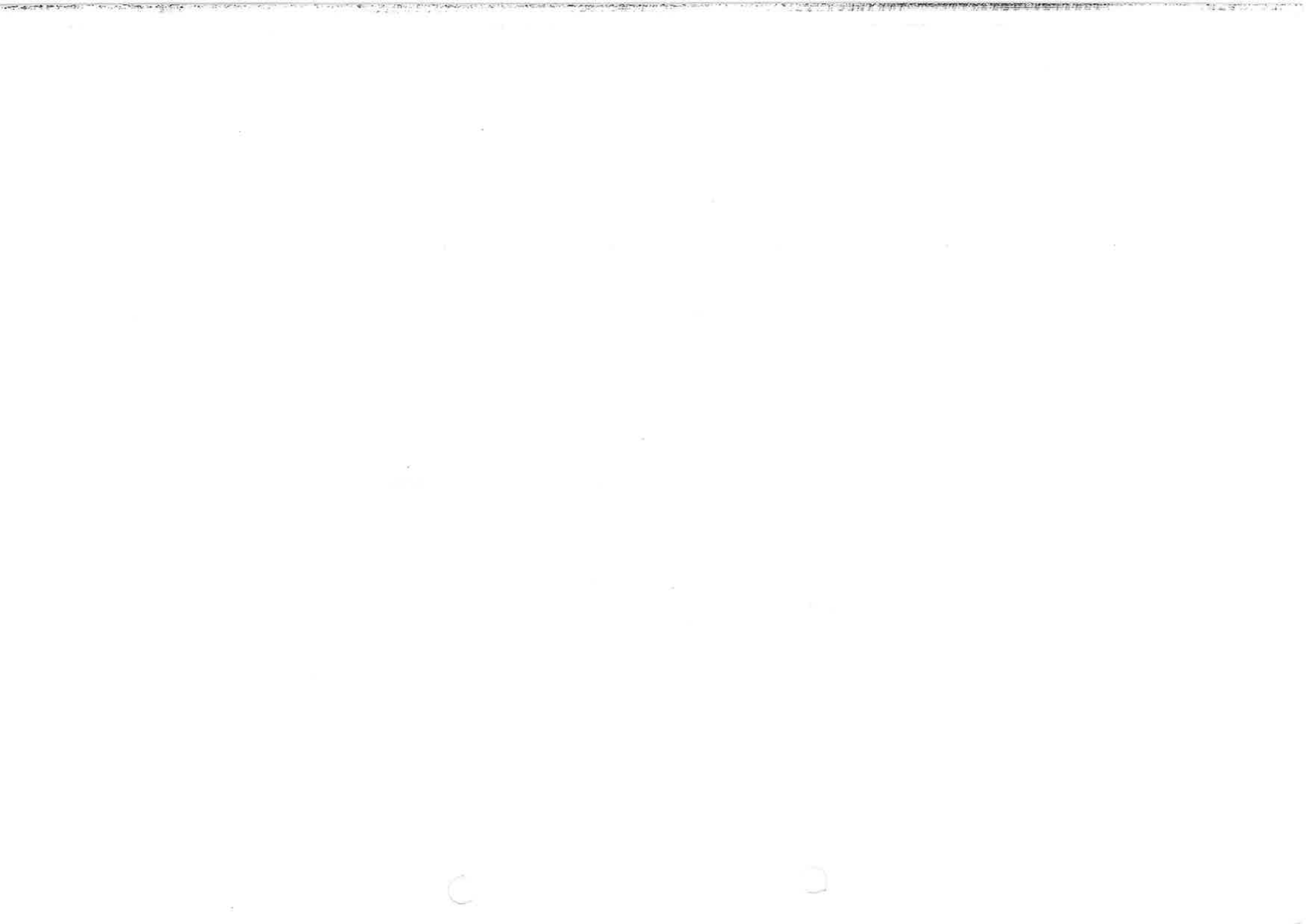
De conformidad con lo establecido de en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1.992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y del artículo 12.3 del Reglamento de los Órganos Territoriales, de Evaluación Ambiental y Urbanísticos de la Generalitat, aprobado por Decreto 135/2011, de 30 de septiembre, se puede interponer recurso de alzada ante la Secretaría Autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje, en el plazo de UN MES contado a partir del día siguiente a la fecha recepción de la correspondiente notificación.

En el caso de las Administraciones Públicas, de conformidad con el artículo 44. 1 de la Ley 29/1998, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso administrativa, no cabrá interponer recurso en vía administrativa. Las mismas podrán interponer recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la citada ley. También podrán formular requerimiento de anulación o revocación al amparo de lo previsto en el artículo 44 de dicha norma. Dicho requerimiento deberá dirigirse a esta administración mediante escrito razonado y deberá producirse en el plazo de DOS MESES contados desde la notificación del presente o desde que la Administración requirente hubiera conocido o podido conocer el mismo.

Respecto a la parte aprobada definitivamente podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente de su publicación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso administrativa.

Todo ello sin perjuicio de que se puedan ejercitar cualquier otro recurso o acción que estime oportuno.

Valencia, a 6 de mayo de 2014.—La Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, Isabel Bonig Trigueros.



Conselleria de Territorio y Vivienda*Edicto de la Conselleria de Territorio y Vivienda sobre la resolución que se cita.***EDICTO**

Resolución de la consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de 4 de diciembre de 2014, por la que se aprueba definitivamente el Texto Refundido del Plan Especial de Ordenación de la Marina Real Juan Carlos I en el ámbito del dominio público portuario, con carácter parcial en el área concreta de la zona que afecta a los servicios del Puerto PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II) de Valencia

En relación con el "Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I", remitido por el Ayuntamiento de Valencia, se destacan los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO**PRIMERO.- TRAMITACIÓN MUNICIPAL Y ANTECEDENTES**

Mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 26 de abril de 2013 se aprobaron dos convenios, el "Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de Valencia" y el "Convenio interadministrativo para la puesta a disposición de determinados bienes integrantes de la Marina Real Juan Carlos I a favor del Consorcio Valencia 2007", por el que la entidad Consorcio Valencia 2007 (CV07) será la responsable en los próximos 35 años de la gestión y explotación de la denominada Marina Real una Carlos I, que coincide con el ámbito del Plan Especial salvo la zona de talleres de la Autoridad Portuaria de Valencia.

En sesión de la Junta de Gobierno Local de 3 de mayo de 2013, se iniciaron los trámites administrativos para encargar a AUMSA la elaboración del Plan Especial de la ordenación de los terrenos desafectados del dominio público portuario objeto de cesión. El proyecto del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I fue presentado por AUMSA el 16 de octubre de 2013. De conformidad con los convenios suscritos, este Plan Especial ha sido formulado por el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria, en ejercicio de sus respectivas competencias planificadoras, y abarca toda la zona comúnmente denominada Marina Real, que comprende tanto la zona desafectada del dominio público portuario y cedida al Ayuntamiento como parte de los ámbitos de la zona de servicio portuario que contempla la "Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia".

El 16 de octubre de 2013 tiene entrada en el Ayuntamiento de Valencia oficio del Presidente de la Autoridad Portuaria informando que la propuesta de formular el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I se ha elevado para su aprobación al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria a celebrar el 24 de octubre de 2013; previamente a dicho asunto, se somete a consideración del Consejo el documento "Propuesta de Delimitación de Los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia".

El 25 de octubre de 2013, el Ayuntamiento Pleno acordó iniciar el proceso de participación pública y someter a información pública el Plan Especial. Los anuncios se publicaron en el DOCV nº 7.146 de 6 de noviembre de 2013 y en el periódico "Las Provincias" de fecha 06.11.2013. Según certificado del Secretario del Ayuntamiento de Valencia, de 19 de diciembre de 2013, durante el periodo de información pública se presentaron varios escritos de alegaciones y una sugerencia, analizadas junto al resultado de la participación pública en el informe de la Dirección General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento, de fecha 26 de diciembre de 2013.

Una vez finalizado el plazo de información pública y, conegido el documento de conformidad con los informes municipales, se presenta nuevo documento de Plan Especial para cumplimentar las exigencias del informe complementario emitido por la Dirección General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Valencia, en fecha 20 de enero de 2014. Con posterioridad, el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 31 de enero de 2014 aprobó provisionalmente el Plan Especial formulado por AUMSA y por la Autoridad Portuaria, estimando o desestimando, total o parcialmente, las alegaciones presentadas, remitiendo el expediente a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente para su aprobación definitiva.

El Plan Especial tiene entrada en este Servicio Territorial de Urbanismo el 11 de febrero de 2014. Con posterioridad, el Ayuntamiento en fechas 1 de abril y 22 de abril de 2014 aporta documentación complementaria como subsanación a los informes sectoriales que se derivan de la tramitación autonómica.

En fechas 23 y 25 de abril de 2014 el Ayuntamiento de Valencia aporta informe de la Directora General de Ordenación Urbanística y del Jefe del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia de fecha 22 de abril de 2014, acompañado de Texto Refundido diligenciado de fecha abril de 2014, en el que se han incorporado las justificaciones requeridas en el informe emitido por la Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia de fecha 10 de abril de 2014, aprobado por Decreto de 22 de abril de 2014, firmado por D. Alfonso Novo Belenguer, Concejal delegado de Urbanismo del Ayuntamiento de Valencia, en virtud de delegación conferida por Resolución nº 1311, de 19 de octubre de 2012, instando su aprobación definitiva a la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

En el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia núm. 121 de fecha 23 mayo de 2014 se publica el anuncio de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente sobre resolución de 6 de mayo de 2014, relativa al Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, de Valencia en el ámbito patrimonial (ámbito I).

Por Orden FOM/1973/2014, de 28 de Octubre se aprueba la "Delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Valencia" (BOE núm. 262, de 29 de octubre de 2014).

En fecha 13 de noviembre de 2014 el Ayuntamiento de Valencia presenta Texto Refundido del Plan Especial de fecha octubre de 2014, Resolución U-719 de fecha 13/11/2014 del Quinto teniente Alcalde y Coordinador del Área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda, dictada por Urbanismo/Vivienda/Ordenación Urbana, en virtud de delegación conferida por Resolución 1312 de 19 de octubre de 2012 e informe municipal de la Directora General de Ordenación Urbanística y del Jefe del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia de 6 de noviembre de 2014.

En fecha 24 de noviembre de 2014 se presenta por la Autoridad Portuaria de Valencia informe favorable de fecha 24 de noviembre de 2014, Anexo I que incluye el informe de Puertos del Estado de fecha 19 de noviembre de 2014, Anexo II "Normas Urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia en el ámbito del Sistema General Portuario PTR-3" y Anexo III con la ficha urbanística de la parcela E-04 modificada.

SEGUNDO.- DOCUMENTACIÓN DEL PROYECTO

La documentación está integrada por:

1. Texto Refundido del Plan Especial de octubre de 2014 adaptado a la Delimitación de espacios y usos portuarios aprobado por Orden FOM/1973/2014, integrado por:

- parte sin eficacia normativa: memoria informativa, memoria descriptiva y justificativa, planos de información, informe económico financiero e informe de sostenibilidad económica. Del Plan Especial consta el Anexo A, Anexo B Informe botánico.
- parte con eficacia normativa: Normas Urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia en el ámbito del Sistema General Portuario PTR-3 de 24.22.2014, fichas urbanísticas, Planos de Ordenación. Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos.

2. Texto Refundido del Estudio de Integración Paisajística con resultado de participación pública.

3. Anexo C Estudio de movilidad urbana.

151/15

4. Anexo del Cumplimiento en materia de legislación acústica.

5. Anexo de Cumplimiento en materia de legislación aeronáutica (con eficacia normativa), incluye texto y dos planos de ordenación de servidumbres aeronáuticas.

TERCERO.- OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El objeto del documento es constituir el Plan Especial de ordenación de usos urbanísticos en el ámbito denominado "Marina Real Juan Carlos I", sin incluir la lámina de agua, que se corresponde con suelos de diferente naturaleza jurídica, con una superficie total de 586.700 m². Se pretende, según consta en la Memoria del Plan Especial, asegurar una ordenación urbanística global, armónica e integrada de los espacios propiamente urbanos que cuentan con una proyección ciudadana sin perder su interacción puerto ciudad y náutico-deportiva, con el fin de convertir este proyecto estratégico y turístico de la ciudad de Valencia en el mejor puerto deportivo urbano del Mediterráneo.

La Marina Real Juan Carlos I comprende por una parte el ámbito patrimonial (en adelante ámbito I) que integra los suelos que han sido desafectados de la zona de servicio del puerto de Valencia y cedidos al Ayuntamiento de Valencia, con una superficie total de 186.943,16 m². Por otra parte, integra en el ámbito dominio público portuario (en adelante ámbito II) aquellos suelos que, incluidos dentro de la Zona de Servicio del Puerto, han sido puestos a disposición del Consorcio Valencia 2007, en virtud del "Convenio interadministrativo para la puesta a disposición de determinados bienes integrantes de la Marina Real Juan Carlos I a favor del Consorcio Valencia 2007", junto con la zona de Talleres de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV). En esta última zona se incluyen varias zonas discontinuas de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia (DEUP). La superficie total de este ámbito es 399.756,84 m².

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia vigente califica estos terrenos como suelo urbano Sistema General Portuario PTR-3, viario y Sistema General de Espacios Libres uso deportivo privado GEL-4*. La Revisión del Plan General que está en tramitación prevé en el suelo desafectado un ámbito de planeamiento diferido, para la ordenación de usos dotacionales y de carácter terciario.

En coherencia con lo relacionado, el Plan Especial establece la posibilidad de usos ciudadanos en la zona cedida al Ayuntamiento de Valencia, sustituyendo la calificación de Sistema General Portuario, existente en la actualidad, por la calificación de Terciario-Dotacional en el ámbito I, y mantiene la calificación de red primaria Sistema General Portuario PTR-3 uso global terciario en la zona de servicio del puerto en su ámbito II, manteniendo los usos y actividades de carácter portuario ya permitidos por el planeamiento vigente, incorporando adicionalmente los usos interacción puerto-ciudad.

El Texto Refundido del Plan Especial según se indica en la memoria tiene en cuenta las consideraciones de usos que establece la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, aprobada por Orden FOM/1973/2014, de 28 de octubre.

La explotación del Plan Especial se desarrollará mediante la actividad urbanizadora y el sistema de gestión establecido en los correspondientes Convenios administrativos suscritos entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia con el Consorcio Valencia 2007.

CUARTO.- DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL

1.- ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

1.1.- Clasificación del Suelo

El Plan General vigente clasifica estos terrenos como suelo urbano y suelo no urbanizable, con la calificación de Sistema General Transporte Área Portuaria GTR-3, Sistema General de Espacios Libres uso deportivo privado GEL-4*, viario, y suelo no urbanizable en los terrenos ganados al mar con motivo de la "America's Cup".

El Plan Especial confiere a este suelo la clasificación de suelo urbano: Terciario-Dotacional y Sistema General Portuario PTR-3, sin incluir la lámina de agua de las diferentes dársenas de la Marina Real Juan Carlos I.

1.2.- División del territorio en zonas de ordenación urbanística:

Se establece dos zonas de ordenación urbanística denominadas Terciario-Dotacional y Sistema General Portuario PTR-3; se califica la zona de servicio del puerto como Sistema General Portuario, de conformidad con el artículo 56.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuyo uso global es el terciario.

En la zona Terciario-Dotacional se contempla los usos dotacionales públicos (DUM dotacional uso múltiple) y terciarios (el hotelero THO, recreativo TRE, oficinas TOF y comercial TCO, TCO3).

En la zona Sistema General Portuario PTR-3 se contempla los usos dotacionales público y privado (DUM dotacional uso múltiple), industriales (IND2, Almacén) y terciarios (recreativo TRE y comercial TCO), donde se tienen en cuenta, según consta en la Memoria del Plan, los usos de la Delimitación y Usos Portuarios, usos que se contienen en las fichas urbanísticas de cada parcela, al objeto de aclarar la compatibilidad de usos, usos que seguidamente se relacionan:

- Mixto Náutico-Deportivo / Complementario Náutico-Deportivo (MND / CND)
- Interacción puerto-ciudad (IPC)
- Pesquero (PES)
- Mixto Complementario Comercial / Interacción Puerto-Ciudad (MCC / IPC)
- Complementario Comercial (CC)
- Mixto Complementario Náutico-Deportivo / Interacción Puerto-Ciudad (MCND / IPC)
- Mixto Comercial / Complementario Comercial (MC / CC)
- Mixto Comercial / Náutico-Deportivo y sus complementarios (MC / ND-C)

Los usos pormenorizados, la intensidad y los tipos básicos de edificación figuran en las fichas urbanísticas de parcela y en el plano 0.3 "Usos e intensidad de la edificación".

El uso residencial destinado a viviendas se ha descartado en todo el ámbito.

1.3.- Tratamiento de los bienes de dominio público no municipal.

El Plan Especial afecta a suelos de diferente naturaleza jurídica, con titularidad y funcionalidad diferenciadas. Por una parte integra los suelos que han sido desafectados del dominio público marítimo-terrestre y que han sido cedidos al Ayuntamiento de Valencia por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia, según acuerdo de fecha 8 de marzo de 2013 y los respectivos Convenios entre el Ayuntamiento y Consorcio Valencia 2007 y Autoridad Portuaria y Consorcio de fecha 26 de abril de 2013, este ámbito patrimonial (ámbito I) se corresponde con la zona de ordenación urbana denominada Terciario-Dotacional.

Por otra, comprende la zona de servicio terrestre del Puerto de Valencia (ámbito II), considerado puerto de interés general, que forma parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, en aplicación del artículo 67 del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El Plan Especial tiene en cuenta la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia aprobada por el Ministerio de Fomento.

1.4.- Delimitación de la red primaria de reservas de suelo dotacional de titularidad y uso público y equipamientos de titularidad privada.

Según consta en el Plan Especial y de conformidad con la legislación vigente, se identifican como propios de la red primaria los contemplados en la Revisión simplificada del Plan General de Valencia (Calle Doctor Marcos Sopena, calle J.J. Dómine, calle Ingeniero Manuel Soto) y la reserva destinada al "Acceso Norte" al puerto; además el Sistema General Portuario PTR-3 y los siguientes Bienes de Relevancia Local: Tinglado nº 2, Tinglado nº 4, Tinglado nº 5, Aduana y Edificio del Reloj.

1.5.- Ordenación de los centros cívicos y de las actividades susceptibles de generar tránsito intenso.

La zona dotacional-terciaria y el Sistema General Portuario PTR-3 en aplicación del artículo 36 de la LUV en relación con el artículo 102 del ROGTU, se consideran ordenación de centros cívico y de actividades susceptibles de generar tránsito intenso, tenidos en cuenta en la revisión simplificada del Plan General.

1.6.- Expresión de los objetivos, directrices y criterios de redacción de los instrumentos de desarrollo. Aprovechamiento tipo.

El Plan Especial establece en su artículo 11 de las Normas Urbanísticas que se podrán redactar Estudios de Detalle que desarrollen el Plan en la totalidad de su ámbito, en el caso de que lo establecido en las Fichas Urbanísticas que regulan las condiciones de edificación de cada parcela exigieran mayor concreción gráfica para la Licencia que pudiera pretenderse. Se concretan los parámetros urbanísticos, objetivos y criterios de ordenación del Estudio de detalle para la parcela E-04 en el ámbito II.

Se establece un IEB medio en el Plan Especial de 0,3603 m²/m²s., resultando para la zona Terciario-Dotacional un IEB de 0,7281 m²/m²s., y para la Sistema General Portuario PTR-3 un IEB de 0,1883 m²/m²s.

El Plan establece los siguientes cuadros de magnitudes, para el Ámbito I:

AMBITO PATRIMONIAL. ZONA DOTACIONAL-TERCIARIA	
Nombre	Superficie (m ²)
SUPERFICIE TOTAL	186.943,16
EDIFICABILIDAD TOTAL	136.115,33 m ² t
Edificación existente	77.875,33 m ² t
Nueva edificación	58.240,00 m ² t
SUPERFICIE PARCELAS EDIFICABLES	71.848,80
Edificación existente	50.788,86
Nueva edificación	21.060,00
SUPERFICIE TOTAL OCUPADA POR LA EDIFICACIÓN	59.053,26
Edificación existente	43.667,76
Nueva edificación	15.385,50
ZONAS VERDES	37.038,04
SUPERFICIE DE PARCELAS POR USOS	
Industriales	0,00
Dotacionales	100,00
Terciario	71.748,80
EDIFICABILIDAD POR USOS	
Industriales	0,00 m ² t
Dotacionales	100,00 m ² t
Terciario	136.015,33 m ² t

Para el Ambito II del Plan Especial:

AMBITO DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO. PTR3	
Nombre	Superficie (m ²)
SUPERFICIE TOTAL	399.756,84
EDIFICABILIDAD TOTAL	75.259,85 m ² t
Edificación existente	30.725,85 m ² t
Nueva edificación	44.534,00 m ² t
SUPERFICIE PARCELAS EDIFICABLES	147.306,82
Edificación existente	28.069,76
Nueva edificación	119.237,00
SUPERFICIE TOTAL OCUPADA POR LA EDIFICACIÓN	52.713,94
Edificación existente	21.081,04
Nueva edificación	31.632,90
ZONAS VERDES	35.493,69
SUPERFICIE DE PARCELAS POR USOS	
Industriales	85.200,00
Dotacionales	5.189,76
Terciario	56.917,06
EDIFICABILIDAD POR USOS	
Industriales	11.540,00 m ² t
Dotacionales	5.095,40 m ² t
Terciario	58.624,45 m ² t

1.7.- Afecciones territoriales

El Plan se encuentra afectado tanto por las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas -RD 856/2008- como por la propuesta de servidumbres aeronáuticas incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia, debiendo tener en cuenta las limitaciones impuestas por dichas servidumbres y las consideraciones efectuadas por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Teniendo en cuenta que el número máximo de plantas incluido en el Plan es de 30 plantas (108 metros) en la parcela A-08-2, las cotas del terreno y que las cotas de servidumbres aeronáuticas se encuentran por encima de 150 m, en principio se indica que las edificaciones no sobrepasarán esas servidumbres.

El ámbito del Plan se encuentra colindante a un tramo ferroviario perteneciente al Puerto de Valencia, cuya administración corresponde a la Autoridad Portuaria de Valencia, así como la autorización de cualquier actividad prevista dentro de las zonas de protección que la ley establece para los terrenos contiguos al ferrocarril.

Se encuentra en el ámbito del Plan de Emergencia Exterior del puerto de Valencia.

1.8.- Patrimonio Cultural.

El Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Plan Especial contiene diversos elementos y espacios protegidos con diferentes niveles de protección.

A nivel patrimonial no existe ningún edificio catalogado como Bien de Interés Cultural (BIC) en el ámbito del Plan Especial. Tampoco se encuentra ningún espacio o edificio en el entorno de afección de un BIC externo al Plan Especial, según contempla el documento.

Se catalogan como Bien de Relevancia Local (BRL) aquellos que sin la relevancia reconocida a los Bienes de Interés Cultural, tienen algún valor histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico, técnico, o de cualquier naturaleza cultural, en un grado particularmente significativo.

Los edificios que se proponen conservar y proteger con diferentes grados de protección son los que se contemplan en el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios Protegidos que contiene la Revisión Simplificada del Plan General, actualmente en tramitación, menos el edificio del reloj que se incluye como BRL así como su entorno de protección:

- Tinglado nº 2 (BRL, protección parcial)
- Tinglado nº 4 (BRL, protección parcial)
- Tinglado nº 5 (BRL, protección parcial)
- Edificio Aduanas (BRL, protección parcial, hoy Agencia Tributaria)
- Edificio del Reloj (se propone su inclusión como BRL, protección integral)

El resto de bienes catalogados se clasificarán en función de su nivel de protección (integral, parcial e integral) como ordenación pormenorizada:

- Edificio de Sanidad (protección parcial).
- Edificio de la Autoridad Portuaria (protección parcial, hoy sede del Consorcio Valencia 2007)
- Edificio Varadero (protección parcial)
- Edificio Docks Comerciales (protección parcial)
- Bar Aduana (protección ambiental)
- Caseta de la Guardia Civil (protección ambiental)
- Dos Ficus macrophylla Desf. et Persoon junto al Bar "La Aduana" (árbol monumental)

1.9.- Paisaje.

Los espacios más relevantes que el Plan Especial aporta a la Infraestructura Verde de la ciudad son los siguientes:

- Espacios de interés ambiental: La zona de agua de la Marina Real.
- Espacios de interés cultural: Los espacios asociados a los elementos incluidos en el Catálogo de Bienes y espacios protegidos que incluye el Plan Especial.
- Espacios de interés visual, social o recreativo:

El edificio Veles e Vents, como hito paisajístico de primer orden, y su entorno.

El entorno de los Tinglados 4 y 5 que constituyen el final de perspectiva del acceso sur a la Marina (puente de Astilleros) y la fachada marítima del sur de la dársena interior desde la bocana.

- Corredores de conexión:

Conexión funcional: centro ciudad-delta verde-Cabanyal-playa de la Malvarrosa-puerto deportivo, a través del Cauce viejo del Turia, calles Manuel Soto y Marcos Sopena y, de aquí, a los miradores situados en el límite de los espigones del puerto deportivo de la America's Cup, puntos que permiten el disfrute de espectaculares vistas de la ciudad costera y el mar abierto.

Conexión funcional: Nazaret-puerto deportivo, a través del puente de astilleros, calle Manuel Soto y dique Este; Nazaret-Cabanyal-playa de la Malvarrosa-puerto deportivo, a través de las calles Manuel Soto y Marcos Sopena.

Un conjunto de jardines, algunos existentes y otros que se proyectan en el ámbito del Plan Especial.

2.- ORDENACION PORMENORIZADA

La propuesta contiene la protección y rehabilitación del patrimonio existente y unas tipologías específicas para la transformación urbana de la Marina Real Juan Carlos I aprovechando las oportunidades que le presta su singularidad territorial.

En el ámbito I se establecen las siguientes consideraciones a destacar:

- En la ficha inicial A-08 que en el Texto Refundido se desglosa en dos (A-08.1 y A-08.2) se contempla en la A-08.2 que la licencia se acompañará de un estudio de integración paisajística de la solución propuesta.

En el ámbito II se destacan las siguientes consideraciones:

- En la ficha E-09, E-14, se contempla que la licencia se acompañará de un estudio de integración paisajística de la solución propuesta.
- La parcela A-14 no será edificable mientras exista la servidumbre del circuito de Formula 1.
- La edificación de la parcela A-19 se situará en las subparcelas A y B, no pudiendo ocupar la C. Deberá preverse un vial interior por cada 12.000 m² o fracción.
- Se establece en diferentes parcelas la prohibición de edificar a menos de 10 metros del cantil y limitaciones en ubicación de la edificación.
- En diferentes parcelas edificables se establecen limitaciones dentro de la parcela para no edificar, tal y como se grafía en el Plano 0.3 "Uso e intensidades de la edificación".

QUINTO.- TRAMITACIÓN AUTONÓMICA.

La ordenación urbanística establecida en el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, que regula tanto la zona patrimonial (ámbito I) como la zona de servicio del puerto Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II), ha sido informada por las distintas Administraciones sectoriales que pudieran resultar afectadas en los siguientes términos:

1. Puertos del Estado del Ministerio de Fomento emite informe en fecha 3 de abril de 2014 que contempla lo siguiente:

“Sin perjuicio de lo que se recoja en el referido informe, debe advertirse que los Planes Especiales de Ordenación de los puertos de interés general deben respetar la distribución de actividades que, con carácter general, establecen las Delimitaciones de Espacios y Usos Portuarios de los puertos. Dicha delimitación determina los espacios dedicados a cada uno de los usos portuarios, así como en qué áreas del puerto, por su pérdida de funcionalidad portuaria, pueden llegar a admitirse actividades no estrictamente portuarias, que el artículo 72 del TRLPEMM denomina “Usos Vinculados a la Interacción Puerto Ciudad”.

La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de Valencia se encuentra actualmente en tramitación, debiendo ser sometida aún a los preceptivos informes de los Ministerios de Hacienda y Administraciones Públicas, Defensa e Interior. Consecuentemente, no es posible en estos momentos establecer si el documento remitido es, o no, acorde con las determinaciones que finalmente sean aprobadas por la Ministra de Fomento.

De este modo, debe advertirse claramente sobre la imposibilidad de proceder a la aprobación definitiva del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en cuanto instrumento de ordenación urbanística del dominio público portuario, hasta el momento en que dicha Delimitación se encuentre aprobada por medio de la Orden Ministerial correspondiente. Se recuerda que, una vez cumplimentado dicho trámite, deberá darse nuevamente audiencia a Puertos del Estado, a los efectos de que se pronuncie sobre los contenidos del Plan Especial en aquello que afecte al Dominio Público Portuario, y particularmente su compatibilidad con la DEUP que resulte finalmente aprobada.

De acuerdo con lo anterior, este Organismo Público, si bien comprende la utilidad de ordenar los espacios urbanos ya desafectados y aquellos otros que mantienen la condición de dominio público portuario de una manera coordinada, puesto que ambos forman parte de la estrategia global, entiende que, dada la regulación específica que la legislación vigente atribuye al dominio en relación con la ordenación y gestión de sus espacios, así como con la tramitación de los instrumentos correspondientes, deberán segregarse las determinaciones que afectan a cada uno de ellos, de tal manera que su aprobación se rija, en cada caso, por la normativa que le es de aplicación.

Así, entre otras cuestiones, se advierte de la existencia de una parcela con una única ficha urbanística y dos ámbitos jurídicos diferentes. En concreto, la parcela denominada A-08, donde se sitúa actualmente la Estación Marítima del puerto de Valencia, tiene parte en terreno patrimonial. Por los argumentos ya presentados, esto no parece viable.

Por último, exceptuando lo ya referido en los párrafos anteriores, informar que este Organismo Público no tiene nada que objetar a las determinaciones recogidas en el documento relativas a aquellos terrenos que tienen la consideración de bienes patrimoniales y cuya afectación al dominio público portuario no esté propuesta en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios actualmente en trámite.”

En el Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 se segregan los ámbitos (I y II), y se separa la parcela A-08 en dos (A-08-I y A-08-II); cabe proponer, por tanto, someter a posterior aprobación el ámbito que afecta a la zona Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II).

2. Autoridad Portuaria de Valencia emite informe el 24 de enero de 2014 en relación sobre posibles afecciones del Plan Especial propuesto a la red ferroviaria portuaria, donde se indica que “desde el punto de vista de esta Autoridad Portuaria, no hay afección alguna del planeamiento al normal desarrollo del tráfico ferroviario en las zonas de proximidad.”

Con posterioridad en fecha 9 de abril de 2014 emite informe sobre la incidencia de los riesgos del transporte de mercancías peligrosas donde se informa lo siguiente:

“1.- El transporte de MM.PP en el recinto portuario se realiza por los viales interiores del puerto, no atravesando, ni transitando por ninguno de los viales pertenecientes a la zona objeto del Plan Especial (en adelante ZOPE).

2.- Los citados viales interiores además están separados físicamente de la ZOPE por un muro de hormigón armado de unos cinco metros de altura que impediría cualquier afección en la ZOPE de un posible accidente.

3.- En el mismo sentido incide el hecho de que el transporte, en su trazado colindante con la ZOPE incluye un paso inferior que también minimiza los efectos de un posible accidente, sobre la misma.

De lo anteriormente expuesto se deduce que el transporte de mercancías peligrosas en el interior de la zona de servicio del puerto no tiene una especial incidencia sobre la ZOPE.

En referencia a la segunda cuestión nos ceñiremos a los dos documentos en los que se referencia los potenciales riesgos que se pudieran originar en la ZOPE:

1.- En el Plan de Emergencia Exterior del puerto de Valencia citado, aparecen dos ubicaciones en el interior de la ZOPE, con riesgo vinculado a contaminación marina por vertido de contaminante, y que sus consecuencias no tienen afección a la zona portuaria.

2.- Respecto al Plan de Autoprotección de las empresas ubicadas en la ZOPE, cabe indicar que ya la Autoridad portuaria de Valencia en la cláusula decimotercera del Convenio Interadministrativo entre el Consorcio Valencia 2007 y la Autoridad Portuaria de Valencia, exige al Consorcio Valencia 2007, la entrega de su Plan de Emergencia o Autoprotección (según nomenclatura actual). Es bien sabido que el mismo se compone de las distintas empresas ubicadas en la ZOPE y coordina el plan propio del Consorcio con los de todas las empresas ubicadas en la ZOPE, con sus respectivos estudios de seguridad y análisis de riesgos, que indicarían (para las empresas de futura implantación) cuántas de ellas realizarían actividades de riesgo. Dicho Plan de Autoprotección fue presentado el 25 de noviembre de 2013 ante ésta Autoridad Portuaria, y de igual forma se indica que no existe influencia de los potenciales riesgos en la zona portuaria, contemplando únicamente el riesgo de contaminación marina por líquidos combustibles en los mismos puntos que el Plan de Emergencia Exterior del puerto de Valencia.”

La Autoridad Portuaria de Valencia en fecha 25 de abril de 2014 emite informe al Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 en el que se indica lo siguiente:

“Que la Autoridad Portuaria de Valencia, es conocedora del Texto Refundido del Plan Especial de la Marina Real que se viene tramitando por el órgano autonómico competente en Urbanismo y que no tiene ninguna objeción sobre las determinaciones que en el mismo se incluyen respecto de la parte cedida al Ayuntamiento de Valencia.

Respecto de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto, esta Autoridad se reserva la posibilidad de hacer en su momento, cuando se aprueba la Propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, actualmente en trámite, las objeciones que se estimen oportunas.”

3. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente emite un primer informe de fecha el 3 de abril de 2014 y, con posterioridad, emite informe de 29 de abril de 2014 a la consulta formulada por el Ayuntamiento a efectos de poder aprobar definitivamente el Plan Especial, en lo relativo exclusivamente a al ámbito de suelo desafectado en el que se contempla:

“De la documentación aportada en relación con la materia así como de la obrante en esta Dirección, se desprende que el Plan Especial, promovido conjuntamente por el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), ordena el ámbito de la Marina Real Juan Carlos I, integrando dos suelos de diferente naturaleza jurídica: los suelos que fueron desafectados de la Zona de Servicio del Puerto por Orden Ministerial de fecha de 31 de mayo de 1999 y modificaciones posteriores, y que han sido cedidos al Ayuntamiento; y por otra, los suelos que siguen formando parte de la Zona de Servicio de la Autoridad Portuaria y que han sido puestos a disposición de la Entidad Consorcio Valencia 2007 en virtud de un Convenio específico. El objeto del Plan Especial es la ordenación urbanística global e integrada, tanto de los espacios desafectados y cedidos al Ayuntamiento como de los espacios demaniales portuarios.

Así mismo, actualmente está en tramitación la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que se redacta de conformidad con lo establecido en el artículo 69 del 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, y tiene por objeto establecer la delimitación de la zona de servicio del Puerto de Valencia, incluyendo la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divide la zona de servicio del puerto, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos.

No obstante lo anterior, sin perjuicio de lo que resulte de la tramitación del deslinde del dominio público marítimo-terrestre una vez se apruebe definitivamente la DEUP, a efectos de emisión de esta consulta, se considera como deslinde probable del dominio público marítimo-terrestre el límite interior de la zona de servicio portuaria según la Orden Ministerial de 25 de abril de 1969, modificada por las Ordenes Ministeriales de 31 de mayo de 1999, 7 de febrero de 2001 y 30 de octubre de 2012 y ampliada con las afectaciones a esta zona de servicio según la citada Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en tramitación, que viene definida en el plano suscrito por el Director General del Puerto de Valencia con fecha octubre de 2013, correspondiente a la "Zona de Servicio terrestre propuesta".

Este deslinde probable, incluye una delimitación de la zona de la servidumbre de protección de anchura 20 metros desde el cantil del muelle (ribera de mar) que solo afectaría a las parcelas fuera de la zona de servicio del puerto que se encuentran a inferior distancia desde el cantil, que son: E-05, E-06, E-07 Y E-15, incluidas, según plano suscrito por el Director de Planificación y Estructuras del Ayuntamiento de Valencia, dentro de los bienes cedidos al Ayuntamiento, incluidos en el Convenio de Cesión Gratuita de la Autoridad Portuaria de Valencia al Ayuntamiento de Valencia, según escritura pública de fecha 10 de junio de 2013 y que así mismo, remite a los terrenos cedidos en escritura pública otorgada el día 7 de mayo de 2003 relativa a los Tinglados nº2, 4 y 5.

Por ello, en relación a la consulta planteada por el Ayuntamiento de Valencia, referente a si esta Dirección General aprecia algún inconveniente para que la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana proceda a la aprobación definitiva del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en lo relativo a la ordenación del ámbito correspondiente al suelo que ha sido desafectado del dominio público portuario y cedido al Ayuntamiento de Valencia, se informa que dichos terrenos al estar fuera del dominio público se registrarán por lo que la normativa urbanística establezca para los mismos, si bien deberán tenerse en cuenta las afecciones sectoriales establecidas por la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización autonómica correspondiente."

Por parte del Servicio Territorial de Urbanismo se dio traslado del Texto Refundido del Plan Especial y consta en el expediente informe de la Dirección General de Transportes y Logística de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de fecha 31 de enero en materia de costas donde se contempla

"el ámbito del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en Valencia, no tiene afección de zonas de servidumbre de costas."

Por tanto, se considera que durante la ejecución del plan deberán tenerse en cuenta las afecciones sectoriales establecidas por la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización autonómica correspondiente, debiendo solicitar el Ayuntamiento de Valencia informe al servicio competente en materia de costas de la Generalitat.

4. Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento emite informe favorable condicionado en fecha 27 de septiembre de 2013. Con posterioridad emite informe favorable condicionado de fecha 25 de febrero de 2014 donde se indica que el "Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I", en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, se condiciona a que se incluyan, como planos con contenido normativo, los planos de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia que se adjuntan como Anexo I al citado informe, y se incorporen en su normativa una serie de disposiciones que permitan acreditar que en caso de contradicción con cualquier disposición de las Normas Urbanísticas, prevalecerá lo establecido por la normativa estatal en materia de servidumbres aeronáuticas.

Finalmente, en fecha 25 de marzo de 2014, emite nuevo informe en el que indican que se han de incorporar en la normativa las siguientes disposiciones:

- "Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el Plan Especial, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones), así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc...) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, que vienen representadas en los planos XXX Y XXX de servidumbres aeronáuticas del Plan Especial, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en Decreto 584/72, en su actual redacción.

- Al encontrarse el ámbito de ordenación incluido en las zonas y espacios afectados por Servidumbres Aeronáuticas Legales, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013.

- Las propuestas de nuevos planeamientos urbanísticos o planes de desarrollo, de su revisión o modificación, en el ámbito de ordenación del presente Plan Especial, deberán ser informados por la Dirección General de Aviación Civil antes de su aprobación inicial, según lo estipulado en la Disposición Adicional 2ª del Real Decreto 2591/1998 modificado por Real Decreto 297/2013.

- Se deberá recoger referencia expresa en la normativa a que en caso de contradicción en la propia normativa urbanística del Plan Especial, o entre la normativa urbanística y los planos recogidos en el Plan Especial, prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas sobre cualquier disposición recogida en el planeamiento urbanístico."

Este informe se remitió al Ayuntamiento en fecha 31 de marzo de 2014. En el informe municipal de fecha 10 de abril de 2014 se indica que procede a completar en el proyecto las consideraciones relacionadas. En fecha 22 de abril de 2014 el Ayuntamiento aporta Anexo del Cumplimiento en materia de legislación aeronáutica, indicando que se ha dado traslado a la Dirección General de Aviación Civil. En el informe de la Directora General de Ordenación Urbanística y el Jefe de Servicio de planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, de 22 de abril de 2014, se informa que se han incorporado las justificaciones requeridas.

Por tanto, el Texto Refundido del Plan Especial incorpora en su Anexo de Cumplimiento en materia de legislación aeronáutica (con eficacia normativa), en síntesis, las consideraciones efectuadas por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, donde figuran dos planos de ordenación de servidumbres aeronáuticas y texto articulado que se publicará en su momento junto al resto de normas urbanísticas.

5. Dirección General de la Marina Mercante, Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima del Ministerio de Fomento emite informe favorable de fecha 3 de abril de 2014, donde indica la necesidad de seguir las instrucciones relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima de Valencia Sur al estar el proyecto ubicado en la zona de su responsabilidad.

6. Direcció General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento emite informe de 3 de abril de 2014 indicand que no tiene competencias en el ámbito.

7. Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información del Ministerio de Industria, Energía y Turismo emite informe favorable de fecha 27 de marzo de 2014 estableciendo consideraciones de carácter general, contenidas en la legislación vigente, donde se indica que analizado el instrumento de planeamiento urbanístico presentado, se comprueba que el mismo está alineado con la legislación vigente.

8. Demarcació de Carreteres del Ministerio del Estado emite informe favorable el 20 de marzo de 2014 reiterándose en el emitido en fecha 25 de febrero de 2014 donde se indica que

"... con fecha 11.04.2005 se firmó el Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de diversas actuaciones en sus respectivas Redes de Carretera y para el cambio de titularidad de algunos tramos de dichas redes", donde en el Anexo I del mismo se fijaba que el Acceso Norte al Puerto de Valencia se realizaría a cargo de la Generalitat Valenciana, por lo que no compete a la Dirección General de Carreteras emitir informe al respecto al no haber en el ámbito de la actuación objeto de este informe infraestructuras de su competencia.

No obstante, se comunica que se ha dado traslado de la documentación recibida a la Dirección General de Ferrocarriles para que emitan informe en el ámbito de sus competencias".

9. Direcció General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento emite informe favorable de 05 de marzo de 2014 donde se indica

"El ámbito del Plan Especial La Marina Real Juan Carlos I se encuentra colindantes a un tramo ferroviario perteneciente al puerto de Valencia. Concretamente, las vías discurren en paralelo al borde sur del ámbito de actuación y a la carretera de acceso rodado al puerto. Al tratarse de una infraestructura ferroviaria ubicada en terrenos portuarios, es a la Autoridad Portuaria de Valencia a quien corresponde la administración de la misma. Por este motivo, cualquier actividad prevista dentro de las zonas con protección que la ley sectorial establece para los terrenos contiguos al ferrocarril debe ser autorizada previamente por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia."

10. ADIF. Delegado de Patrimonio y Urbanismo Este emite informe favorable en fecha 1 de abril de 2014 donde indica que esa Administración no observa incumplimiento de la legislación sectorial vigente relativa al Sector Ferroviario.

11. Confederación Hidrográfica del Júcar emite informe favorable de fecha 21 de marzo de 2014 a los efectos previstos en el artículo 25.4 del texto refundido de la ley de aguas y el artículo 19.2 de la Ley de la Generalitat Valenciana de ordenación del territorio y protección del paisaje, sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación, se puedan establecer en las autorizaciones que preceptivamente, en su caso, se puedan obtener de este Organismo.

En síntesis, respecto a aguas residuales que se puedan generar, recuerda que queda prohibido el vertido directo de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización administrativa y; respecto de la disponibilidad de recursos hídricos indica que el Ayuntamiento de Valencia dispone de un serie de derechos de abastecimiento de agua que pueden atender el incremento de demanda generado por la actuación.

12. Direcció General de Patrimonio Cultural, emite informe favorable el 24 de enero de 2014 respecto del Plan Especial y la inclusión en el Catálogo Estructural del Edificio del Reloj como BRL así como su régimen de protección.

13. Direcció General de Turismo de la Conselleria de Economía, Industria y Empleo, emite informe favorable condicionado de fecha 4 de abril de 2014 donde recomienda reforzar en todo el ámbito, la señalización no solo para una adecuada ordenación de los flujos de tráfico, sino también de turistas y visitantes, incidiendo especialmente en la señalización turística.

14. Servicio de Infraestructuras y Gestión Patrimonial de la Conselleria de Educación, Cultura y Deportes, emite informe favorable de fecha 1 de abril de 2014 indicando que el Plan no altera la población escolar prevista para el municipio ni afecta a los equipamientos de uso educativo destinados a centros que imparten los niveles educativos obligatorios: educación primaria y educación secundaria obligatoria, ni a las reservas de suelo previstas para tal fin.

15. Direcció General de Deportes de la Conselleria de Educación, Cultura y Deportes emite informe favorable el 28.02.2014.

16. Direcció General de Prevención, Extinció de Incendios y Emergencias, de la Conselleria de Gobernación, emite informe favorable condicionado de fecha 10 de marzo de 2014, donde se indica lo siguiente:

"a consultades la documentació referent al PGOU i les normatives vigents aplicables a l'estudi dels diferents riscos a considerar, cal assenyalar que:

-Risc d'inundacions: segons el PATRICOVA, l'àmbit del pla especial no es veu afectat pel risc d'inundacions.

-Risc d'esllavissaments: segons la Cartografia Temàtica de la Comunitat Valenciana, l'àmbit del pla especial no es veu afectat per este risc.

-Risc d'incendis forestals: l'àmbit del pla especial no es veu afectat per este risc.

-Risc sísmic: la documentació aportada no considera este risc, però segons la Norma de Construcció Sismorresistent del 2002 (NCSR-02) el municipi de València té una acceleració sísmica de 0,06 g. Per tant, en el Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I es deuran assumir totes les mesures establertes a l'efecte en la NCSR-02.

Així mateix, cal assenyalar que, segons el que estableix el Pla Especial enfront del Risc Sísmic a la Comunitat Valenciana (Decret 44/2011, de 29 d'abril, del Consell) el municipi de València té una intensitat sísmica de 7.5 (EMS), per a un període de retorn de 500 anys; i per tant, caldrà que elabore el seu Pla d'Actuació Municipal front a este risc.

-Risc ocasionat per accident en el transport de mercaderies perilloses: segons el que estableix el Pla Especial de la Comunitat Valenciana front al risc d'accidents en el transport de mercaderies perilloses (Decret 49/2011, de 6 de maig, del Consell), el municipi de València es veu afectat pel nivell alt d'este risc, donat que el risc de la zona deriva del transport de mercaderies al port de València, caldrà prendre en consideració el que es detalla en el següent apartat.

-Risc portuari: l'àmbit del Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I limita amb la zona portuària, en la qual es treballa de forma habitual amb diferents matèries perilloses, les quals podrien ocasionar diversos tipus d'accidents, tal i com es contempla en el Pla d'Emergència Exterior del Port de València. Caldrà, per tant, pendre en consideració este risc i es deurà efectuar consulta a l'autoritat urbanística competent, qui haurà de determinar els usos del sòl admissibles a les zones exposades a este risc.

A més., D'acord amb el que estableix l'article 6 del Decret 32/2014, de 14 de febrer, del Consell, pel qual s'aprova el Catàleg d'Activitats amb risc de la Comunitat Valenciana i es regula el Registre Autònom de Plans d'Autoprotecció, qualsevol activitat que es pretenga posar en marxa en l'àmbit del Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I deurà comptar amb el corresponent Pla d'Autoprotecció, en el que s'hauran de considerar els riscos externs als que es veu sotmesa, donada la seua ubicació en l'entorn del port de València i les activitats que en el mateix es desenvolupen.

-Risc d'accidents greus: actualment, es té coneixement de l'existència de dos empreses afectades pel llindar superior del Reial Decret 1254/1999 pròximes a l'àmbit del Pla Especial de la Marina Reial Joan Carles I:

- GALP dedicada a l'emmagatzemament, recepció i distribució de productes petrolífers, localitzada al Nou Dic de l'Est del port de València.
- TEPSA dedicada a la recepció, emmagatzemament i reexpedició de productes líquids, localitzada al Nou Dic de l'Est del port de València.

Les esmentades empreses ha presentat els corresponents informes de seguretat, segons els quals les zones de planificació per als accidents més greus contemplats no afecten a l'àmbit del Pla Especial proposats, però es troben en el seu entorn més pròxim. Per tant, en relació amb el risc d'accidents greus derivat de la ubicació pròxima dels dos establiments afectats pel R.D. 1254/1999, caldrà que es prenga en consideració tot el que estableix l'article 12 del mencionat R.D., citat a continuació:

Article 12. Ordenació Territorial i limitacions a la readicació dels establiments.

Els òrgans competents de les comunitats autònomes vetlaran perquè es tinguen en compte els objectius de prevenció d'accidents greus i de limitació de les seues conseqüències en l'assignació o utilització del sòl, per mitjà del control de

a) La implantació dels nous establiments.

b) Les modificacions dels establiments existents previstos en l'article 10.

c) Les noves obres, realitzades en l'àmbit d'influència territorial que es derive de l'estudi de seguretat de l'establiment, com ara vies de comunicació, llocs freqüentats pel públic o zones per a vivendes, quan l'emplaçament o les obres executades pogueren augmentar el risc o les conseqüències de l'accident greu.

Les polítiques d'assignació o utilització del sòl i altres polítiques pertinents, i els procediments d'aplicació de dites polítiques, tindran en compte la necessitat, a llarg termini, de mantindre les distàncies adequades entre, d'una banda, els establiments previstos en este Reial Decret i, d'una altra, les zones de vivenda, els edificis i les zones freqüentades pel públic, els eixos importants de transport tant com siga possible, les zones recreatives i les zones que presenten un interès natural particular de caràcter especialment sensible, així com la necessitat, pel que fa als establiments existents, d'adoptar mesures tècniques complementàries de conformitat amb l'article 5, a fi de no augmentar els riscos per a les persones.

Dins de la política de prevenció d'accidents i de limitació de les seues conseqüències, podrà establir-se l'exigència d'un dictamen tècnic sobre els riscos vinculats a l'establiment, amb caràcter previ a les decisions d'índole urbanística.

Per tant, es deurà efectuar consulta a l'autoritat urbanística competent, qui deurà determinar els usos del sòl admissibles a les zones exposades a este risc.

La Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia emite informe el 10 de abril de 2014 respecto de la justificación y observaciones puestas de manifiesto en el informe transcrito, del cual se dió traslado a la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias en fecha 24 de abril de 2014 para su informe.

La Directora General de Prevención, Extinción de incendios y emergencias, emite informe de fecha 29 de abril de 2014, que indica que:

"Revisada la documentación recibida el 24 de abril, esta Dirección General no tiene nada que informar visto que se ha incorporado al expediente, el informe elaborado en materia de urbanismo por el Ayuntamiento de Valencia."

17. Conselleria de Sanidad emite informe favorable el 10 de abril de 2014.

18. Dirección Territorial de Agricultura, Pesca y Alimentación emite informe favorable de fecha 8 de abril de 2014 donde se contempla la indicación

"para la edificación existente E20 debería preverse el uso pesquero (por transposición de los usos de la DEUP) tal como se recoge para el caso de A-12, así como el surtidor de combustible que da servicio a los barcos y buques pesqueros atracados y con base en el Puerto de Valencia."

Dichas consideraciones se han incorporado en el Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014.

19. Dirección General del Agua emite informe favorable en fecha 31 de marzo de 2014 donde indica que no se han detectado afecciones a la materia competencia esa Dirección General, sin perjuicio de que de acuerdo a la legislación sectorial, todos los vertidos contaminantes desde tierra al mar requerirán autorización.

20. IBERDROLA emite informe de 8 de abril de 2014 con unas observaciones a tener en cuenta en la ejecución.

21. Entitat de Sanejament D'Aigües favorable condicionado de fecha 24 de marzo de 2014 que expresa:

"Por lo señalado anteriormente, y para el caso en que los Urbanizadores decidan no resolver el saneamiento y depuración de las aguas residuales mediante la realización de las obras necesarias para complementar las infraestructuras públicas existentes, esta Entidad de Saneamiento de Aguas, en calidad de órgano competente de la Generalitat Valenciana en materia de saneamiento y depuración, INFORMA la viabilidad del tratamiento en el sistema público de saneamiento y depuración de Pinedo I de las aguas residuales generadas por el desarrollo del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I del municipio de Valencia, siempre y cuando se cumpla con los siguientes condicionantes:

1.- El presente informe se emite con la finalidad de determinar los importes correspondientes al suplemento de infraestructuras y estimar, inicialmente, la capacidad del sistema para recibir los caudales generados por el desarrollo de referencia, así como las condiciones generales para su incorporación al mismo.

Dado que se desconoce la evolución futura del sistema de saneamiento afectado (caudales tratados, calidades obtenidas, etc), en el momento de la emisión del correspondiente informe de conexión se determinará si dicho sistema dispone de capacidad suficiente para tratar las aguas residuales del citado desarrollo.

En caso de determinarse en dicho informe que la capacidad del sistema es insuficiente, el peticionario deberá resolver por su cuenta el saneamiento y depuración de las aguas residuales producidas en el desarrollo de referencia.

2.- En su día, el urbanizador responsable del desarrollo urbanístico deberá realizar la correspondiente solicitud de la conexión al sistema público de saneamiento y depuración.

3.- Las obras necesarias para la conexión de las aguas residuales a las infraestructuras públicas, en caso de obtener la autorización correspondiente, se efectuarán por el interesado a su cuenta y riesgo.

4.- Será condición indispensable para la futura autorización de conexión del sector urbanístico que se informa, la comprobación de la suficiencia de la capacidad hidráulica de la red de colectores del sistema público de saneamiento y depuración de Pinedo I.

5.- En caso de que finalmente se establezcan usos compatibles que si generen incremento de caudal de aguas residuales respecto al planeamiento vigente, y a los efectos de garantizar el pago efectivo del suplemento de infraestructuras, debe tenerse en cuenta que esto supone un coste de urbanización, por lo que debe computarse como tal a la hora de repercutir las cargas a los propietarios (artículos 119 y 157 de la Ley 16/2005 Urbanística Valenciana, en relación con el artículo 349 del Reglamento de Gestión Urbanística, Real Decreto 67/2006).

6.- En el caso anterior y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 119.1 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana, se debería exigir al urbanizador, el depósito de la garantía a la que se refiere el artículo 140.3 de la misma Ley, que responderá, entre otras obligaciones, de la cobertura del suplemento de infraestructuras; si bien, en caso de resultar necesario para dar cobertura al suplemento de infraestructuras, el Ayuntamiento deberá establecer mediante Ordenanza municipal un canon de urbanización, según lo dispuesto en el art. 189, en relación con el 157, de la citada Ley 16/2005.

7.- En cualquier caso, el vertido generado por el desarrollo de referencia deberá cumplir con los límites de vertido establecidos en la Ordenanza Municipal de Vertidos o, en su defecto, en el Modelo de Ordenanza de Vertidos a la Red Municipal de Alcantarillado de la Entidad de Saneamiento de Aguas (localizable en la página web de esta Entidad www.epsar.gva.es) recogido en el anexo, al objeto de preservar la integridad del sistema de saneamiento y la calidad del efluente. A tales efectos el urbanizador deberá prever que antes del punto de conexión, debe disponer una arqueta de registro de la misma tipología que la que figura en el Modelo de Ordenanza de Vertidos, dotada además de guías para la instalación de una tajadera que permita la desconexión del vertido.

Asimismo, en la conexión de las zonas industriales además de disponer de la mencionada arqueta de registro, se deberá prever la construcción sobre dicha arqueta de una caseta, según modelo recogido en el anexo II, que permita la instalación de equipos de medida en continuo, cerrada con llave, una copia de la cual será entregada al responsable de la explotación del sistema de saneamiento y depuración.

8.- Por lo que respecta a posibles vertidos de aguas residuales industriales, se deberá garantizar el cumplimiento del artículo 8 del Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, por el que se desarrolla el Real Decreto Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de aguas residuales urbanas, así como garantizar el cumplimiento de las exigencias de calidad impuestas por la normativa que esté vigente en estas materias en cada momento.

9.- En el diseño de los sistemas de evacuación de aguas de los distintos desarrollos urbanísticos que se deriven de la figura de planeamiento objeto del informe, deberá tenerse en cuenta que la red de saneamiento deberá ser separativa, de acuerdo a lo contemplado en el apartado 6.3.1.5 del II Plan Director de Saneamiento y Depuración de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 197/2003 de 3 de octubre del Consell de la Generalitat. De modo que se impida en todo caso la llegada de aguas pluviales al sistema público de saneamiento y depuración.

10.- El consistorio local debería exigir a los agentes urbanizadores el cumplimiento de las citadas obligaciones, requiriéndoles la oportuna autorización de conexión, supeditando a este requisito el otorgamiento de las oportunas licencias municipales.

11.- A su vez, con el fin de salvaguardar la integridad de las instalaciones existentes que pudieran verse afectadas por los distintos desarrollos urbanísticos que se deriven de la figura de planeamiento objeto del informe, en su día, los urbanizadores responsables de cada desarrollo urbanístico deberían solicitar informe sobre la afección a las infraestructuras de saneamiento y depuración que finalmente se determinen.

12.- Las aguas residuales generadas por el desarrollo del plan especial no deberán impedir el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en la autorización de vertido a dominio público, hidráulico emitida por el organismo de cuenca.

Este informe no implica la autorización de conexión al antedicho sistema de saneamiento y depuración."

22. Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe de fecha 5 de marzo de 2014; con posterioridad emite nuevo informe de 24 de abril de 2014 al estudio acústico, donde se contempla lo siguiente:

"En relación al escrito remitido por la Dirección Territorial de Valencia de esta Conselleria, en el que se solicita un informe en materia de nuestras competencias relativo al expediente nº 2014/0028 del proyecto del "Plan Especial de La Marina Real Juan Carlos I", este Servicio considera que la documentación aportada SE AJUSTA al Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica que desarrolla parcialmente la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica.(...)

Asimismo, se realizan las siguientes observaciones:

En cuanto al contenido de la documentación aportada

El ayuntamiento de Valencia tiene aprobado desde agosto de 2010 el Plan Acústico Municipal (PAM) del municipio de Valencia. Dicho PAM ha sido actualizado en el año 2012.

Tal y como se especifica en el apartado a) del Anexo IV del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, se ha analizado la compatibilidad del Plan Especial de La Marina Real Juan Carlos I considerando los niveles acústicos analizados en el PAM.

Los usos predominantes en el Plan Especial son de tipo terciario. En el análisis se han considerado los objetivos de calidad acústica definidos en la tabla T del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica incrementados en 10 dBA, por tratarse de una infraestructura existente. Según dicho análisis en las fachadas más expuestas del plan especial, los niveles sonoros durante el periodo diurno se encuentran entre 65 y 70 dBA, mientras que durante el periodo nocturno están entre 55 y 60 dBA, por lo que se concluye que considerando los 10 dBA de margen no existe incompatibilidad acústica.

Asimismo, se justifica que los nuevos usos del proyecto no generarán un incremento de los niveles sonoros en el entorno de la zona objeto de estudio ya que las zonas residenciales están retiradas de la zona portuaria por la separación de grandes vías de tráfico y debido a la atenuación por la distancia:

A partir del estudio de movilidad generada en la Marina Real de Valencia, se han analizado tres escenarios futuros de evolución del tráfico en dicha zona. Se ha considerado el caso más desfavorable que sería aquel en el que el tráfico se duplique y se han aportado los mapas sonoros indicando que los niveles L_{día} y L_{noche} no modificarán la situación actual debido a que los niveles sonoros se mantendrían en los valores actuales especificados anteriormente.

En cuanto a la calidad de la documentación aportada

En el estudio acústico aportado se ha considerado, por tratarse de una infraestructura existente, los límites acústicos para zonas de uso terciario y residencial, especificados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, incrementados en 10 dBA.

Será responsabilidad del Ayuntamiento de Valencia, por tratarse de la administración pública competente en la ordenación del sector, el asegurar el cumplimiento de estos niveles.

Deberá prestarse especial atención a la franja de la calle Marcos Sopena que es la que se encuentra más próxima al sector. Se recuerda que en el caso en el que la presencia de una infraestructura ocasione una superación en más de 10 dBA de los niveles fijados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, evaluados por el procedimiento establecido en el apartado A) del Anexo VI del Decreto 104/2006, la administración pública competente en la ordenación del sector (en este caso el Ayuntamiento de Valencia) adoptará un Plan de Mejora de la Calidad Acústica, que contenga las medidas correctoras a adoptar para la reducción de los niveles sonoros por debajo de dichos niveles. (...)"

23. Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe favorable condicionado de fechas 20 de marzo de 2014 y 2 de abril de 2014; con posterioridad en relación al Texto Refundido del Estudio de Integración Paisajística emite informe favorable condicionado de fecha 29 de abril de 2014, en el que contiene:

"Analizada la documentación que finalmente consta en el expediente y en lo que aquí interesa en materia de infraestructura verde y paisaje, ha de señalarse, ante todo, que el análisis visual ahora aportado sí permite abastar lo fundamental del estudio de integración que no es otra cosa sino poder valorar la incidencia del plan en la percepción de la escena urbana y el paisaje en general, y en este sentido puede concluirse que el efecto de las diferentes intervenciones de edificación propuestas habrá de depender en gran medida del tratamiento arquitectónico de que sean objeto dentro de los parámetros del Plan.

Por ello se entiende necesario,- tal y como dispone la parte normativa del plan,- que se sometan a estudio de integración paisajística los proyectos de actuación en tres de las piezas más significativas de la ordenación,- zonas A-08-2, E-09 y E-14,- pero también en la zona E-04, inserta en la trama urbana de El Cabanyal y pendiente de ordenación definitiva mediante estudio de detalle.

En el mismo sentido, a la vista de las mismas figuraciones realistas aportadas y considerada la sensibilidad visual del espacio que se trata, se entiende al menos conveniente que tanto las actuaciones en el resto de piezas edificables delimitadas, como las de urbanización que hayan de llevarse a término, ya sea el interior del recinto de La Marina ya sea para conexión y articulación con los tejidos urbanos del entorno, sean también objeto de estudios de integración paisajística en el momento de trasladar al proyecto arquitectónico las previsiones del Plan, y ello tanto más advertidas las limitaciones habidas en el análisis de las unidades de paisaje afectadas a comprender en el ámbito de estudio.

Debe insistirse también, en la importancia en materia de paisaje, hasta el punto de condicionar el sentido del informe, de garantizar la permanencia del fondo de perspectiva abierto de la Avd. del Puerto, y en la especial sensibilidad que habrá de tenerse en las actuaciones que se proyecten en el edificio de los antiguos Docks, dados su valor cultural/patrimonial y alta exposición visual.

En conclusión, a tenor de lo razonado, se informa favorablemente en materia de infraestructura verde y paisaje el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, condicionado a que se sometan a estudio de integración paisajística, su futuro desarrollo en la zona denominada E-04, y las actuaciones de urbanización, tanto en el mismo ámbito como en las zonas de borde,- debiendo incorporarse tales condiciones a la fichas de planeamiento y normas urbanísticas,- y con la recomendación de que se sometan a la misma clase de estudio el resto de actuaciones arquitectónicas en las zonas susceptibles de edificación según el Plan."

24. Subdirección General de Ordenación, Planificación y Actuaciones Territoriales Estratégicas de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe de fecha 3 de abril de 2014. En síntesis, el informe analiza los usos y actividades en el ámbito del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, a la luz de los contenidos documentales de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV). La Estrategia define este espacio como "Área de Oportunidad" y como "Espacio de Innovación y Atracción de Talentos", considerándolo como uno de los ámbitos territoriales de la Comunitat Valenciana con mayor potencialidad estratégica para la creación de valor y la dinamización del conjunto del territorio.

Concluye el informe indicando que

"...los usos y actividades a ubicar en la Marina Real Juan Carlos I, siguiendo los principios y criterios de la ETCV, tienen que favorecer la creación de un espacio singular, multifuncional, innovador, accesible para el uso público y de calidad que permita aprovechar los componentes de excelencia del territorio, y que se convierta en un polo de generación y difusión de actividad hacia el conjunto del territorio."

25. Dirección General de Comercio y Consumo de la Consellería de Economía, Industria, Turismo y Empleo emite informe favorable condicionado de fecha 4 de marzo de 2014 a la consideración de aspectos genéricos y normativos aplicables. El Texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 incorpora las consideraciones efectuadas en concordancia con el informe de la Dirección General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Valencia, de 10 de abril de 2014 y el informe del Servicio Territorial de Urbanismo de 11 de abril de 2014, donde se incrementa la reserva de aparcamiento público prevista en la zona aparcamientos de los Tinglados 4 y 5 y se modifican los artículos correspondientes de las normas urbanísticas.

26. Subdirección General de Infraestructuras Públicas de la Dirección General de Obras Públicas, Proyectos Urbanos y Vivienda de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe favorable de 24 de marzo de 2014 donde se informa lo siguiente:

"El Plan Especial de La Marina deberá ser compatible con el trazado del Proyecto Básico Acceso Norte al Puerto de Valencia – Fase II (Subterráneo), clave 31-V-1991 (2), respetando la reserva viaria que garantice la ejecución de la infraestructura, tanto en planta como en alzado."

El texto Refundido del Plan Especial de abril de 2014 incorpora a la documentación gráfica del Plan el trazado del Acceso Norte al Puerto, al objeto de justificar la compatibilidad de la ordenación con la futura infraestructura.

27. Dirección General de Transportes y Logística de la Consellería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente emite informe favorable condicionado de fecha 31 de enero de 2014 donde concluye

"Por todo lo anterior se estima que, a efectos de las atribuciones de este Servicio de Aeropuertos y Costas, el ámbito del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en Valencia, no tiene afección de zonas de servidumbre de costas y las afecciones aeronáuticas se resolverán atendiendo a las observaciones expuestas en el documento que se junta de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Lo que se informa a los efectos oportunos, sin perjuicio del informe del Servicio de Puertos".

Respecto del estudio de movilidad esa Dirección General emite informe favorable condicionado en fecha 2 de abril de 2014 donde establece lo siguiente

"1. La Memoria descriptiva y justificativa del Plan Especial debería incluir las siguientes modificaciones:

En la pág. 39 párrafo 5º " En consecuencia..." debería añadir: En tanto ocurra lo anterior, las edificaciones contarán al menos con acceso desde el vial serpenteante, y el mobiliario utilizado en la zona no ocupada por la edificación será desmontable y no dañará al firme.

En la pág. 41, dentro del Transporte Público debería añadir la necesidad de incrementar el recorrido de una de las líneas de la EMT hasta dar servicio al área de terciario de la A-19.

En la pág. 42 "Bicicleta" debería añadir la necesidad de establecer un carril bici/peatonal por la zona sur de la Marina hasta finalizar en la A-20. En la misma pág 42 párrafo 2º donde indica "Se hace igualmente necesario establecer dentro de la Marina Real, debería continuar con: varios puntos donde el ciclista pueda dejar con comodidad la bicicleta, tanto en la nueva zona de comercios, como en las zonas noreste y sureste de la dársena donde finalizan los carriles bici.

En el mismo epígrafe un plano croquis de la malla ciclista/peatonal propuesta.

En la pág. 39 "Viario" cuando en el párrafo 4º se refiere a que: "Sin embargo, el vial que ha sido objeto de los correspondientes estudios de movilidad y transporte urbano es el que hoy- con un trazado serpenteante- se encuentra más alejado del cantil, junto al muro de separación del resto del puerto comercial" debería añadir: este vial deberá tener, al menos, una anchura de 8 metros y disponer de un firme adecuado al tráfico que tiene que soportar.

2. Presentar la anterior documentación ante la Dirección General de Transportes y Logística para obtener la aprobación del Plan de Movilidad del Plan Especial."

En fecha 22 de abril de 2014 el Ayuntamiento aporta Anexo al Estudios de movilidad y Texto Refundido.

Con fecha 2 de mayo de 2014 se emite informe del Servicio de Planificación, según el cual, en primer lugar se indica que quedan recogidas las modificaciones en la Memoria impuestas en el informe de 4 de abril. En segundo lugar, respecto al plan de movilidad, conforme al estudio de movilidad aportado, expresa que es conveniente posponer la aprobación del Plan de Movilidad a la aprobación de los correspondientes proyectos de urbanización.

Por ello, el informe concluye:

"En consecuencia, en cuanto a la afección del Plan Especial de la Marina Real al acceso norte al puerto y a la utilización del circuito de Fórmula 1 se emite INFORME FAVORABLE.

En cuanto a la preceptiva aprobación previa del Plan de Movilidad se pospone al momento de la aprobación del proyecto o proyectos de urbanización correspondientes.”

Respecto a las competencias en puertos de la Dirección General, el Servicio de Explotación de Puertos de la Dirección General de Transporte y Logística, en fecha 29 de abril de 2014, emite informe donde,

“no se considera deba emitirse informe por parte de este Servicio de Explotación de Puertos respecto, en este caso, a la documentación sobre la Marina Real Juan Carlos I, por no existir competencia afectada ni previsión legal que lo establezca.”

Durante la tramitación autonómica, el Servicio Territorial de Urbanismo de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente en fecha 10 de abril de 2014 emitió informe donde se establecían una serie de consideraciones a incorporar en un Texto Refundido del Plan Especial.

El Ayuntamiento de Valencia emitió informe por la Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento de fecha 10 de abril de 2014, en relación con los informes sectoriales emitidos en la fase autonómica de aprobación del Plan Especial, que establece la necesidad de incorporar al proyecto determinados ajustes y justificaciones.

Con posterioridad en fecha 22 de abril de 2014 emitió informe la misma Dirección General de Ordenación Urbanística y el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia donde se indica que “el equipo redactor ha presentado un Texto Refundido del Plan Especial, en el que se han cumplido los requerimientos derivados del informe de 10 de abril de 2014, mediante la revisión de alguna de sus determinaciones y la incorporación de las justificaciones necesarias, por lo que procede su remisión a la Comisión Territorial de Urbanismo, al objeto de que proceda a su aprobación definitiva” y se aporta un Texto Refundido del Plan Especial y anexos del cumplimiento acústico, legislación aeronáutica, movilidad y Texto Refundido del Estudio de Integración Paisajística. Esta Documentación se da traslado en fecha 24 de abril de 2014 a los organismos sectoriales para su consideración, habiéndose emitido los correspondientes informes tal y como se contempla en el presente antecedente.

SEXTO.- EVALUACIÓN AMBIENTAL

La revisión del Plan General de Valencia, en trámite, que anticipa los nuevos usos en este ámbito, ya ha sido objeto del preceptivo trámite de evaluación ambiental estratégica, habiéndose emitido la Memoria Ambiental en fecha 6 de noviembre de 2009 por la Directora General de Gestión del Medio Natural, de conformidad con la Ley 9/2006, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Respecto al Plan Especial, la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el 21 de octubre de 2013, adoptó el siguiente acuerdo: “Se considera que el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, y, por tanto, no requiere de la evaluación ambiental contemplada en la LEAE, siempre y cuando se ajuste a lo descrito en la documentación presentada así como a lo establecido en los informes emitidos al respecto y se cumplan las siguientes determinaciones previamente a su aprobación:

- 1) Se deberá disponer de informe favorable a los efectos patrimoniales contemplados en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, conforme a lo señalado en el informe de 7 de octubre de 2013 del Secretario Autonómico de Cultura y Deporte.
- 2) Una vez elaborado el Plan Especial el Ayuntamiento deberá solicitar informe a la Dirección General de Aviación Civil, conforme estipula la Disposición Adicional Segunda del RD 2591/1998.
- 3) El Plan Especial deberá ir acompañado de un Estudio de Integración Paisajística. Además, en el caso de que el Plan Especial no concrete parámetros de integración paisajística, será necesaria la elaboración de Estudios de Integración Paisajística individualizados previos al desarrollo de las distintas actuaciones con el fin de garantizar su adecuada integración paisajística y visual.
- 4) En el caso de que se implanten nuevas construcciones sobre plataformas flotantes en el agua, si se generan aguas residuales estas deberán conectarse a la red municipal de alcantarillado.
- 5) El Plan Especial a elaborar deberá atender las indicaciones realizadas en el informe del Servicio Territorial de Urbanismo de 26 de septiembre de 2013.
- 6) Una vez elaborado el Plan Especial, el Ayuntamiento deberá solicitar informe a la Subdirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, adecuándose a lo señalado en su informe de 8 de octubre de 2013.

.../...”

SÉPTIMO.- PLANEAMIENTO VIGENTE.

Valencia cuenta con Plan General, aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas y Urbanismo, de fecha 28 de diciembre de 1988.

OCTAVO.- INFORME DE LA COMISION INFORMATIVA DE 30 DE ABRIL DE 2014

La Comisión Informativa de la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, en sesión celebrada el 30 de abril de 2014, por unanimidad, emitió informe relativo al proyecto que nos ocupa, cumpliendo así lo preceptuado en los art. 6.3 y 6.5 del Decreto 135/2011, de 30 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales, de Evaluación Ambiental y Urbanísticos de la Generalitat.

NOVENO.- ACUERDO DE LA COMISION TERRITORIAL DE URBANISMO DE 05 DE MAYO DE 2014

La Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de 5 de mayo de 2014, por unanimidad, ACUERDA:

- a) **INFORMAR FAVORABLEMENTE** y **ELEVAR** a la HBLE. **CONSELLERA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE** para la **APROBACIÓN DEFINITIVA** del Plan Especial de ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, con carácter parcial en el área concreta del ámbito patrimonial (ámbito I), conforme a lo dispuesto en el artículo 86,1 de la LUV.

Durante la ejecución del Plan Especial deberán observarse los condicionantes establecidos en el Fundamento Jurídico Tercero.

- b) **SUSPENDER** el Plan Especial de ordenación de la Marina Real de Juan Carlos I en el estricto ámbito de la zona que afecta al PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II), de conformidad con el Fundamento Jurídico Tercero.

Por Resolución de la Hble. Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente en fecha 6 de mayo de 2014 se **RESUELVE**:

- **APROBAR DEFINITIVA** del Plan Especial de ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, con carácter parcial en el área concreta del ámbito patrimonial (ámbito I), conforme a lo dispuesto en el artículo 86.1 de la LUV.

Durante la ejecución del Plan Especial deberán observarse los condicionantes establecidos en el Fundamento Jurídico Tercero.

- **SUSPENDER** el Plan Especial de ordenación de la Marina Real de Juan Carlos I en el estricto ámbito de la zona que afecta al PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II), de conformidad con el Fundamento Jurídico Tercero

Respecto a la parte suspendida, transcurridos tres meses sin que se presente la subsanación de los aspectos que motivan la suspensión, se acordará la caducidad y archivo del expediente, conforme a lo previsto en el artículo 92 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

De conformidad con lo establecido en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y del artículo 12.3 del Reglamento de los Órganos Territoriales, de Evaluación Ambiental y Urbanísticos de la Generalitat, aprobado por Decreto 135/2011, de 30 de septiembre, se puede interponer recurso de alzada ante la Secretaría Autonómica de Territorio, Medio Ambiente y Paisaje, en el plazo de UN MES contado a partir del día siguiente a la fecha recepción de la correspondiente notificación.

En el caso de las Administraciones Públicas, de conformidad con el artículo 44. 1 de la Ley 29/1998, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, no cabrá interponer recurso en vía administrativa. Las mismas podrán interponer recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la citada ley. También podrán formular requerimiento de anulación o revocación al amparo de lo previsto en el artículo 44 de dicha norma. Dicho requerimiento deberá dirigirse a esta administración mediante escrito razonado y deberá producirse en el plazo de DOS MESES contados desde la notificación del presente o desde que la Administración requirente hubiera conocido o podido conocer el mismo.

Respecto a la parte aprobada definitivamente podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente de su publicación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Todo ello sin perjuicio de que se puedan ejercitar cualquier otro recurso o acción que estime oportuno.”

En el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia de fecha 23/05/2014 nº 121 se publica el Anuncio de Resolución de la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente y las Normas Urbanísticas que afectan al ámbito I del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I.

DÉCIMO- ACTUACIONES POSTERIORES A LA CTU DE 05 DE MAYO DE 2014

- En fecha 23 de mayo de 2014 la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento emitió informe en el que se indica “Con fecha de 24 de abril de 2013 tiene entrada en el Departamento escrito remitido por la Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana en el que da traslado a la solicitud del Ayuntamiento de Valencia para que esta Dirección General emita informe preceptivo sobre el “Plan Especial la Marina Real Juan Carlos I”, conforme a lo establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 modificado por el Real Decreto 297/2013, que adjunta el documento denominado “ANEXO DE CUMPLIMIENTO EN MATERIA DE LEGISLACIÓN AERONÁUTICA”

Una vez analizado el documento aportado, se observan correctamente corregidos tanto los planos de servidumbres aeronáuticas como las disposiciones que habían sido solicitadas en el informe evacuado el 18 de febrero de 2014, y que fueron reiteradas en el escrito de 25 de marzo de 2014, por lo que este Centro Directivo reitera el carácter favorable del mismo en relación con el “Plan Especial la Marina Real Juan Carlos I”.

- En fecha 13 de noviembre de 2014 el Ayuntamiento de Valencia presenta Texto Refundido del Plan Especial de fecha octubre de 2014; Resolución U-719 de fecha 13/11/2014 dictada por Urbanismo/Vivienda/Ordenación Urbana, en virtud de delegación conferida por Resolución 1312 de 19 de octubre de 2012 e informe de la Directora General de Ordenación Urbanística y del Jefe de Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia de fecha 6 de noviembre de 2014.

Respecto del contenido del Texto Refundido del Plan Especial de octubre de 2014 se indica que este se produce con motivo de la aprobación definitiva de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), por Orden FOM/1973/2014, publicada en el BOE núm. 262 de 29 de octubre de 2014, no se introducen cambios ni variación en el ámbito patrimonial cedido al Ayuntamiento de Valencia (ámbito I) y que ya tiene aprobación definitiva por la Resolución de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de 6 de mayo de 2014, publicado en el BOP núm. 121 de 23 de mayo de 2014.

En el ámbito de la zona de servicio (ámbito II) cuya aprobación definitiva se pretende, no hay otra variación o cambio que la modificación en la transposición de usos de la DEUP de acuerdo el documento aprobado definitivamente, tal y como se contempla en el apartado 2.16 de la memoria sin eficacia normativa. En concreto se modifica los cuadros resumen de parcelas de nueva edificación y de edificación existente de la Memoria sin eficacia normativa; las Fichas Urbanísticas A 08-I (se consolida el uso interacción puerto-ciudad), A 13 (se añade el uso pesquero), A 14 (se añade el uso náutico deportivo y sus complementarios), y A 15 y A 17 (se sustituye por uso mixto náutico-deportivo y sus complementarios), A 19 (se cambia el uso mixto complementario náutico-deportivo/interacción puerto-ciudad por el uso mixto comercial/complementario comercial para la sub-parcela C); en el cuadro resumen de edificaciones existentes se cambia el uso complementario comercial por el uso mixto comercial/náutico deportivo y sus complementarios para la E21. Se modifica el plano I.4 “Propuesta de delimitación de espacios y usos portuarios” y se suprime el plano I.7.9 “Red de servicios: Transporte público” al estar modificando la EMT el trazado de sus líneas en la actualidad, con lo que dicho plano queda desfasado en un corto espacio de tiempo, tal y como se motiva en el informe municipal de 6 de noviembre de 2014.

En las normas urbanísticas se añade en el artículo 15 las referencias al artículo 72.4 del TR-LPMM y los condicionantes de desarrollo del Plan Especial establecidos en el Acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo celebrada en sesión de 5 de mayo de 2014.

- Desde el Servicio Territorial de Urbanismo se solicitan los siguientes informes sectoriales en fecha 14.11.2014:

- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, de acuerdo con el artículo 84.1.a de la LUV

- Autoridad Portuaria de Valencia para que se pronuncie sobre los aspectos de su competencia, y se remita a Puertos del Estado a fin de que emita el preceptivo informe, conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Se han emitido los informes siguientes informes sectoriales:

1. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 20 de noviembre de 2014 donde se informa favorablemente el Texto Refundido del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I en Valencia, siempre y cuando sea tenido en cuenta lo indicado en las consideraciones que se seguidamente se transcriben:

“1. Ya aprobado definitivamente la DEUP mediante Orden Ministerial de 28 de octubre de 2014, sin perjuicio de la tramitación del deslinde del dominio público marítimo-terrestre que recoja la modificación de la zona de servicio portuaria, como consecuencia de la nueva DEUP resulta una delimitación de la zona de servidumbre de protección de anchura 20 metros desde el cantil del muelle (ribera del mar) que afectaría a las parcelas fuera de la zona de servicio del puerto que se encuentran a inferior distancia desde el cantil.

En este sentido, según se establece en el Artículo 15. De las condiciones generales de la edificación y usos de la Documentación con eficacia normativa, en el desarrollo del Plan Especial se deberán contemplar las afecciones sectoriales establecidas en la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización administrativa correspondiente, de conformidad con el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 29 de abril de 2014.

2. En el Plano 0.3 USO E INTENSIDADES DE LA EDIFICACIÓN, la parcela A-05 incluye una superficie de playa, reflejándose en la Ficha Urbanística correspondiente que la edificación se situará en la subparcela B, no pudiendo ocupar la A.

Si bien, se ha tenido en cuenta lo solicitado en informes anteriores, en relación a excluir la posibilidad de edificar en la zona de playa, deberá reflejarse igualmente de manera expresa que los usos de la zona de playa deberán ser compatibles y establecerse coordinadamente con el Plan de Servicios de Temporada en playas que se apruebe para el Ayuntamiento de Valencia y, en todo caso, estarán abiertos a cualquier usuario de la misma".

2. Puertos del Estado del Ministerio de Fomento de fecha 19 de noviembre de 2014 informa favorablemente el Plan Especial de Ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, del siguiente tenor literal:

"Respecto a la compatibilidad del documento con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios aprobado por Orden FOM/1973/2014, de 28 de octubre, puede afirmarse que el Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I es, en líneas generales, coherente con la referida Delimitación, si bien cabe hacer las siguientes observaciones:

1. Parcela E-04.

La ficha urbanística de la parcela E-04, establece que los objetivos y criterios para su ordenación, a desarrollar por medio de un Estudio de Detalle, son los siguientes:

"El objetivo de la ordenación es la integración de este antiguo vestigio portuario en su entorno urbano, manteniendo el espacio libre de uso deportivo existente y erradicando las edificaciones de uso portuario que se encuentran en el ámbito (naves taller y de almacenamiento), para incorporar actividades urbanas más adecuadas, junto con nuevo suelo dotacional de uso público".

La DEUP del puerto de Valencia determina que los usos admitidos en la parcela E-04 son los definidos en el artículo 72 del TRLPEMM, como portuarios complementarios, esto es, "incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto", por lo que los objetivos señalados para el desarrollo de la referida parcela no son compatibles con las determinaciones de la DEUP.

2. Usos terciarios y dotacionales en zonas portuarias

En parcelas situadas en áreas donde la DEUP admite exclusivamente usos portuarios, la propuesta de Plan Especial admite usos terciarios recreativos o dotacionales de usos múltiples.

Dichos usos pueden entenderse como del tipo categorizado por el TRLPEMM como usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, por lo que se recuerda que en aquellas zonas donde la DEUP no admita usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, los usos del tipo terciario recreativo o dotacional permitidos serán aquellos relacionados directamente con la actividad portuaria correspondiente o den servicio directo a los usuarios del puerto.

3. Cuerpos volados

La normativa del documento define como cuerpos "salientes o vuelos, de acuerdo con el PGOU vigente, aquellas partes de la edificación que sobresaliendo de la alineación exterior de la parcela –sea o no coincidente con la fachada de la edificación– son de directa utilización por las personas, tales como balcones, miradores, balconadas, terrazas y otros cuerpos volados", no estableciendo para los mismos limitaciones a la longitud ni anchura de vuelo.

Asimismo, añade que "en las parcelas cuya alineación exterior recaiga a espacio comprendido entre ella y el cantil, por razones de seguridad o maniobrabilidad, deberá requerirse conformidad expresa de la autoridad portuaria".

De acuerdo con lo establecido en el TRLPEMM, la conformidad expresa de la Autoridad Portuaria no es suficiente para ocupar el vuelo del dominio público portuario, siendo necesario para ello la tramitación y otorgamiento de una concesión, a la cual se le aplicará el tipo de gravamen establecido en el artículo 176.b) de dicha Ley.

De acuerdo con lo anterior, se informa favorablemente el Plan Especial de Ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, siempre que se tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Dentro del cuerpo normativo del documento, se segreguen las determinaciones que afectan al dominio público portuario de aquellas que ordenan los espacios ya desafectados.

b) Se destine expresamente la parcela E-04 a los usos admitidos por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia.

3. Autoridad Portuaria de Valencia emite informe de fecha 24 de noviembre de 2014 del siguiente tenor literal:

"- Con fecha 14 de Noviembre de 2014 y R.S. 30467 ese Servicio Territorial se ha dirigido a la Autoridad Portuaria de Valencia remitiendo documentación relativa al expediente del Plan Especial de la Marina Real con el fin de que, una vez concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva del citado Plan en el estricto ámbito de la zona que afecta al PT3 – Sistema General Portuario, esta Autoridad Portuaria se pronuncie sobre los aspectos de su competencia, y se remita la citada documentación a Puertos del Estado, a fin de que este Organismo formule las observaciones y sugerencias que estime conveniente; todo ello conforme a lo dispuesto en el Artículo 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (TRLPEMM).

- En relación con lo anterior, y una vez analizada la documentación recibida, por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia no existe ninguna objeción sobre el contenido de la misma en lo referente al estricto ámbito que afecta al PTR-3 Sistema General Portuario, estando por otro lado dichas determinaciones en coherencia con el contenido de la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios (DEUP) del Puerto de Valencia aprobada por orden FOM 1973/2014 de 28 de Octubre (BOE núm. 262 de 29 de Octubre).

- Enviando el expediente a Puertos del Estado, tal como indica el Art. 56 del TRLPEMM, dicho organismo ha remitido a la Autoridad Portuaria de Valencia el correspondiente informe (ANEXO I) donde pone de manifiesto algunas observaciones y sugerencias. Concretamente dicho documento, tras una serie de consideraciones, finalmente concluye del siguiente modo:

De acuerdo con lo anterior, se informa favorablemente el Plan Especial de Ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, siempre que se tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Dentro del cuerpo normativo del documento, se segreguen las determinaciones que afectan al dominio público portuario de aquellas que ordenan los espacios ya desafectados.

b) Se destine expresamente la parcela E-04 a los usos admitidos por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia.

Con el fin de cumplimentar la observación a) se han elaborado las NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL DE LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA EN EL ÁMBITO DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO –que se adjuntan como ANEXO II al presente informe– con el fin de que pasen a formar parte de la documentación del Plan Especial con eficacia normativa.

Las anteriores Normas Urbanísticas se limitan a extraer de las Normas aprobadas en 6 de Mayo de 2014 (BOP núm. 121 de 23 de Mayo de 2014) todo lo contenido que es de aplicación al estricto ámbito de la zona de la Marina Real que afecta al PTR-3 Sistema General Portuario; adicionalmente en ellas se actualizan las referencias a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia ya que ha sido aprobada con fecha posterior (28 de Octubre) a la aprobación de las citadas normas (6 de Mayo).

Además en las mismas también se han incluido las consideraciones manifestadas en el informe favorable de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de 20 de Noviembre de 2014.

Para cumplimentar la observación b) se va a incluir en la ficha urbanística correspondiente a la parcela E-04 la indicación de que la misma se destine a los usos permitidos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios; en consecuencia en el apartado -OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACIÓN – que figura en la parte posterior de dicha ficha urbanística (ESTUDIO DE DETALLE) se va a modificar el primer párrafo quedando como sigue:

“El objetivo de la ordenación es la integración de este antiguo vestigio portuario en su entorno urbano, manteniendo el espacio libre de uso deportivo existente y erradicando las edificaciones de uso portuario que se encuentran en el ámbito (naves taller y almacén), para incorporar actividades portuarias, contempladas en la DEUP, que mantengan una imagen más acorde con el entorno urbano. (Se adjunta la citada ficha con la modificación descrita como ANEXO III).

Respecto de la documentación aportada por la Autoridad Portuaria las “Normas Urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia en el ámbito del Sistema General Portuario PTR-3” incluyen en el artículo 15 los condicionantes de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 20 de noviembre de 2014 y en relación con las consideraciones del informe de Puertos del Estado de 19 de noviembre de 2014 se ha separado en el texto normativo las determinaciones que afectan al dominio público portuario de aquellas que ordenan los espacios ya desafectados y que ya se publicaron en el BOP núm. 121 de 23 de mayo de 2014. Estas normas urbanísticas sustituyen a las anteriormente aportadas por el Ayuntamiento el 13 de noviembre de 2014 en el ámbito II.

Además, la ficha urbanística de la parcela E-04 se modifica el primer párrafo de parte de los objetivos y criterios de la ordenación con el siguiente texto “El objetivo de la ordenación es la integración de este antiguo vestigio portuario en su entorno urbano, manteniendo el espacio libre de uso deportivo existente y erradicando las edificaciones de uso portuario que se encuentran en el ámbito (naves taller y del almacenamiento), para incorporar actividades portuarias contempladas en la DEUP que contengan una imagen más acorde con el entorno urbano.”

UNDÉCIMO.- PLANEAMIENTO VIGENTE

Valencia cuenta con Plan General, aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas y Urbanismo, de fecha 28 de diciembre de 1988 con diferentes modificaciones.

Por Orden FOM/1973/2014, de 28 de Octubre se aprueba la “Delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Valencia” (BOE núm. 262, de 29 de octubre de 2014).

El Plan Especial en los terrenos recientemente desafectados del dominio público portuario (ámbito patrimonial I) fue aprobado definitivamente por Resolución de la Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente en fecha 6 de mayo de 2014 y publicado en el BOP núm. 121 de fecha 23 de mayo de 2014. El planeamiento vigente en el ámbito del dominio público portuario (ámbito II) es el Plan Especial de Ordenación de la Zona Sur del Puerto, aprobado definitivamente el 6 de diciembre de 1990.

DÉCIMOSEGUNDO.- INFORME DE LA COMISION INFORMATIVA DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2014

La Comisión Informativa de la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, en sesión celebrada el 26 de noviembre de 2014, por unanimidad, emitió informe relativo al proyecto que nos ocupa, cumpliendo así lo preceptuado en los art. 6.3 y 6.5 del Decreto 135/2011, de 30 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales, de Evaluación Ambiental y Urbanísticos de la Generalitat.

DÉCIMOTERCERO.- ACUERDO DE LA COMISION TERRITORIAL DE URBANISMO DE 1 DE DICIEMBRE DE 2014

La Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de 1 de diciembre de 2014, por unanimidad, ACUERDA:

– INFORMAR FAVORABLEMENTE el Texto Refundido del Plan Especial de Ordenación de la Marina Real Juan Carlos I en el ámbito del dominio público portuario y ELEVAR a la Hble. Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente la propuesta de APROBACIÓN DEFINITIVA del Plan Especial de ordenación de la Marina Real Juan Carlos I, con carácter parcial en el área concreta de la zona que afecta a los servicios del Puerto PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II), conforme a lo dispuesto en el artículo 86.1 de la LUV.

– NOTIFICAR a la Autoridad Portuaria, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.2 de la Ley 2/2011, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Durante la ejecución del Plan deberán observarse los condicionantes establecidos en el Fundamento Jurídico Tercero.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- ASPECTOS FORMALES

Respecto a la tramitación del instrumento, este Plan Especial afecta a suelo integrado en la zona de servicio del dominio público portuario, por lo que la tramitación se ajusta a lo dispuesto en el artículo 56.2 de la Ley 2/2011, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) donde se indica, dentro del capítulo “Consideración urbanística de los puertos”, que el

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

3.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 más allá de la zona de servicio así delimitada.

4.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.

5....”

El expediente se tramita, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.2 del TRLPEMM, con sujeción a lo previsto en el artículo 94 y 96 de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre de la Generalitat Valenciana, Urbanística Valenciana (en adelante LUV). En virtud del artículo 96 de la LUV, los Planes Especiales que no formen parte de un instrumento de planeamiento se tramitarán con el mismo procedimiento que los Planes Generales.

En este sentido, la Autoridad Portuaria ha formulado el Plan Especial, junto al Ayuntamiento de Valencia, conforme al artículo 56.2.a del TRLPEMM, y el Ayuntamiento lo ha tramitado hasta su aprobación provisional conforme a lo previsto, en primer lugar al artículo 56.2.b del TRLPEMM, y al artículo 83, por remisión del artículo 96 de la LUV.

En este aspecto, cabe señalar que respecto de la zona del Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II), se ha tenido en cuenta el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 56 del TRLPEMM, en su párrafo 2 apartado a, respecto de la necesaria aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios previamente a la aprobación definitiva del Plan Especial, por Orden FOM/1973/2014, de 28 de Octubre (BOE núm. 262, de 29 de octubre de 2014).

La documentación está completa y se considera correcta en lo que afecta a la zona desafectada del dominio público portuario, cedida al Ayuntamiento de Valencia (ámbito I ya aprobada y que no se modifica) y la zona de servicio terrestre del dominio público portuario del Puerto de Valencia Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II), de conformidad con los artículos 75 y 76 de la LUV.

SEGUNDO.- JUSTIFICACIÓN DE LA RESERVA DOTACIONAL

El Plan Especial en relación con el Plan General de Ordenación Urbana, considerando los terrenos ganados al mar y los nuevos suelos dotacionales propuestos, constituye una solución que mantiene el equilibrio de las dotaciones públicas, con criterios de calidad, capacidad e idoneidad exigidos por la LUV en su artículo 94.2, respondiendo al interés público.

Respecto de los estándares dotacionales mínimos exigibles se destinaba en el ámbito I para zonas verdes una superficie de 37.038,04 m² que es superior al 10% de la superficie del ámbito, es decir, es superior a 18.943,6 m², de conformidad con el artículo 209.2 del Reglamento de Gestión y Ordenación Urbanística (en adelante ROGTU). En el ámbito II se propone una superficie de 35.493,69 m² destinadas a zonas verdes. Todo ello supone en el conjunto del Plan Especial un total de 72.531,73 m² de zonas verdes junto a numerosos espacios libres en todo el ámbito de la ordenación propuesta, superior al mínimo legal exigible del 10% del del ámbito del Plan Especial que serían 58.670 m² necesarios.

La reserva de suelo dotacional para plazas de aparcamiento públicas en el ámbito I era de 1.360 plazas en la vía pública, ubicadas en el edificio Veles e Vents, con 800 plazas, y una zona de aparcamiento de al menos 560 plazas en el entorno de los Tinglados 4 y 5. Esto supone para un techo terciario previsto de 136.015 m² una plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construidos, en cumplimiento del artículo 209 apartado 3 del ROGTU.

En el ámbito II están previstas 706 plazas de aparcamiento públicas en las siguientes zonas: Marina Norte con 221 plazas, zona Consorcio-Sanidad-Aduana con 100 plazas, vial de enlace a Marina Sur con 95 plazas y Marina Sur con 290 plazas. Esto supone para un uso terciario previsto de 58.624 m² una plaza de aparcamiento por cada 100 metros cuadrados construidos, en cumplimiento del artículo 209 apartado 3 del ROGTU.

Todo ello supone en el ámbito del Plan Especial un total de 2.066 plazas de aparcamiento públicas.

Respecto de las plazas de aparcamiento en parcela privada, en aplicación del artículo 209 apartado 4 del ROGTU, se estará a lo establecido en el Plan General vigente en función del uso concreto, según se contempla en el artículo 18 de las Normas Urbanísticas y fichas urbanísticas de cada parcela.

El Plan Especial se plantea como reto conseguir que la movilidad que van a generar los nuevos usos mantenga un esquema donde los desplazamientos en transporte público, bicicleta y a pie prevalezcan sobre los que se realicen en vehículo privado, potenciando y mejorando las frecuencias de las líneas EMT y FGV que acceden a la Marina Real, el carril bici, etc para hacer más atractiva la opción del transporte público y disuadir al ciudadano de usar el vehículo privado.

TERCERO.- VALORACIÓN GLOBAL.

A la vista de la legislación vigente, los informes emitidos durante la tramitación autonómica, el Texto Refundido del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de fecha octubre de 2014, normas urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I en el ámbito del Sistema General Portuario PTR-3 y ficha urbanística de la parcela E04 de fecha 24 de noviembre y la documentación aportada durante la tramitación del expediente cabe señalar lo siguiente:

- Las condiciones especiales del Puerto de Valencia, en el que los terrenos recientemente desafectados del dominio público portuario (ámbito patrimonial) y los pertenecientes a la zona de servicio del Puerto mantienen tal relación que aconsejan un tratamiento urbanístico conjunto, han determinado que la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Valencia hayan colaborado en la formulación de un único Plan Especial para el ámbito de la Marina Real Juan Carlos I, en el que cada ámbito se ajusta al marco normativo que le compete.
- El Texto Refundido del Plan Especial de fecha octubre de 2014 incorpora el contenido del Texto Refundido de abril de 2014 en el ámbito patrimonial (ámbito I) que fue aprobado por Resolución de la Hble. Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente en fecha 6 de mayo de 2014 publicado en el BOP núm. 121 de 23 de mayo de 2014, y en el ámbito del dominio público portuario (ámbito II), se adecua al contenido de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, aprobado por Orden FOM/1973/2014, de 28 de Octubre (BOE núm. 262, de 29 de octubre de 2014). Con posterioridad se aporta en fecha 24 de noviembre de 2014 en Anexo II "Normas Urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia en el ámbito del Sistema General Portuario PTR-3" y Anexo III la ficha de la parcela E-04; cuyas modificaciones introducidas se pormenorizan en el Antecedente Décimo del presente informe y son consecuencia de las observaciones puestas de manifiesto en el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 20 de noviembre de 2014 y en el informe de Puertos del Estado de 19 de noviembre de 2014.

En aplicación del artículo 56 del TRLPEMM para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, planes generales y demás instrumentos de ordenación urbanística se califica la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario PTR-3, habiéndose requerido informe previo de Puertos del Estado. La zona de servicio del puerto se encuentra delimitada mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia (DEUP), por Orden Ministerial de 28 de octubre, de conformidad con el artículo 69 del TRLPEMM.

Por tanto, se considera que respecto la zona Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II) no existe impedimento legal para su aprobación definitiva en relación con el Texto Refundido de Plan Especial de octubre de 2014, las Normas Urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia en el ámbito del Sistema General Portuario PTR-3 y la ficha urbanística de la parcela E-04 de fecha 24 de noviembre de 2014, donde se incorporan los condicionantes del informe de Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de 20 de noviembre de 2014, del informe de Puertos del Estado del Ministerio de Fomento de fecha 19 de noviembre de 2014 tal y como se contempla en el informe favorable de la Autoridad Portuaria de Valencia de fecha 24 de noviembre de 2014. Por lo que las consideraciones efectuadas se consideran subsanadas.

Consta pues para la aprobación definitiva del Plan Especial de la Marina en el ámbito de Sistema General Portuario, el informe de la Autoridad Portuaria de Valencia que se prevé en el apartado c) del citado artículo 56.2 del TRLPEM quien lo remitió a Puertos del Estado a fin de que formularse las observaciones y sugerencias que estimara oportunas, habiéndose subsanado aquellos aspectos puestos de manifiesto.

Por ello, la naturaleza de las actividades autorizadas a desarrollar en el Sistema General Portuario PTR-3 son acordes a lo dispuesto en el artículo 72 del TRLPEMM; que regula los usos y actividades permitidos en el dominio público portuario y a la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia definitivamente aprobado por Orden FOM/1973/2014.

Se recuerda que en aquellas zonas donde la DEUP no admita usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, los usos del tipo terciario recreativo o dotacional permitidos serán aquellos relacionados directamente con la actividad portuaria o den servicio a los usuarios del puerto. En caso de ocupar el suelo del dominio público portuario, será necesario para ello la tramitación y otorgamiento de una concesión, a la cual se le aplicará el tipo de gravamen establecido en el artículo 176.b del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante,

aprobada por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, de conformidad con el informe de Puertos del Estado de 19 de noviembre de 2014.

- El desarrollo del Plan Especial en el ámbito II, en su ejecución, tal y como quedó indicado en la Comisión Territorial de Urbanismo celebrada en sesión de 5 de mayo de 2014 y que figura incorporadas en el artículo 15 y otros de las Normas Urbanísticas del Texto Refundido de Plan Especial de octubre de 2014 deberá contemplar las siguientes consideraciones.

- Las afecciones sectoriales establecidas por la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización autonómica correspondiente, de conformidad con el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 29 de abril de 2014 y 20 de noviembre de 2014.

- Las consideraciones efectuadas por el Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación respecto de los límites acústicos para zonas de uso terciario y residencial, especificados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, incrementados en 10 dBA, siendo responsabilidad del Ayuntamiento de Valencia el asegurar el cumplimiento de estos niveles.

- Las consideraciones efectuadas por el Servicio de Infraestructuras turísticas que recomienda reforzar en todo el ámbito la señalización no solo para una adecuada ordenación de los flujos de tráfico, sino también de turistas y visitantes, incidiendo especialmente en la señalización turística.

- Las consideraciones efectuadas por Iberdrola en su informe de 8 de abril de 2014 así como el de la Entitat de Sanejament D'Aigües EPSAR de 31 de marzo de 2014.

- Las consideraciones efectuadas por Puertos del Estado en su informe de 19 de noviembre de 2014 que en síntesis se recogen en las Normas Urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia en el ámbito Sistema General Portuario PRT-3 y en la ficha de la parcela E04 aportadas el 24 de noviembre de 2014.

- Las consideraciones efectuadas por la Autoridad Portuaria en su informe de 9 de abril de 2014 respecto a los dos documentos en los que se referencia los potenciales riesgos que se pudieran originar en la zona objeto del Plan Especial, es decir, el Plan de Emergencia Exterior del Puerto de Valencia en relación con las dos ubicaciones en el interior de zona, con riesgo vinculado a contaminación marina por vertido de contaminantes, y que sus consecuencias no tienen afección a la zona portuaria así como el Plan de Emergencia o Autoprotección de las empresas ubicadas en el zona objeto del Plan Especial que, según Convenio interadministrativo se le exige por la Autoridad Portuaria al Consorcio Valencia 2007, con sus respectivos estudios de seguridad y análisis de riesgos.

Las consideraciones efectuadas por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima de Valencia Sur al estar el proyecto ubicado en la zona de su responsabilidad. Todo ello sin perjuicio del informe emitido por la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias al informe del Ayuntamiento de fecha 10 de abril de 2014 y al Texto Refundido del Plan Especial como subsanación al informe emitido en fecha 10.03.2014, de fecha 29 de abril de 2014.

- Las consideraciones indicadas en el Informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, debiendo someter a estudio de integración paisajística, su futuro desarrollo en la zona denominada E-04, y en las actuaciones de urbanización, tanto en el mismo ámbito como en las zonas de borde.

- La aprobación del Plan de Movilidad se pospone al momento de la aprobación del proyecto o proyectos de urbanización correspondientes. El artículo 86.1 de la LUV establece que:

“Cuando las objeciones a la aprobación definitiva afecten a áreas o determinaciones tan concretas que, prescindiendo de ellas, el Plan se pueda aplicar en coherencia, éste se aprobará definitivamente salvo en la parte objeto de reparos, que quedará en suspenso hasta su rectificación en los términos precisados por la resolución aprobatoria”.

Como ya se ha indicado, en estos momentos puede procederse a la aprobación de la ordenación del Plan Especial en el ámbito de la zona de servicios del puerto PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II) puesto que el ámbito I ya está aprobado definitivamente.

El Texto Refundido del Plan Especial aportado por el Ayuntamiento de fecha 13 de octubre de 2014 junto a las Normas Urbanísticas y ficha E04 concreta el área y las determinaciones respecto a los ámbitos I y II en un único documento junto a la documentación ya aportada al expediente en su momento, separando el cuerpo normativo del ámbito del dominio público portuario del ámbito patrimonial ya aprobado.

La aprobación parcial del ámbito II no tiene efecto normativo respecto del ámbito I. Como consecuencia de ello, no son objeto del acuerdo de aprobación los documentos que contiene el Plan Especial relativos al ámbito I que ya fueron aprobados definitivamente.

En aplicación del artículo 86.1 de la LUV, que contempla la aprobación definitiva parcial de instrumentos de planeamiento, el Texto Refundido del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I, en la zona de servicios del Puerto PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II) cumple las observaciones puestas de manifiesto en los informes sectoriales emitidos con las consideraciones anteriormente indicadas, quedando, por tanto, las determinaciones contenidas en el proyecto debidamente justificadas por la Corporación, respondiendo al interés público local, por lo que se consideran correctas desde el punto de vista de las exigencias de la política urbanística y territorial de la Generalitat, tal y como se recoge en la artículo 85 de la LUV.

En fecha 26 de noviembre de 2014 el Ayuntamiento de Valencia presenta dos copias diligenciadas del Anexo II “Normas Urbanísticas del Plan Especial de la Marina Real Juan Carlos I de Valencia en el ámbito del Sistema General Portuario PTR-3” y del Anexo III la ficha urbanística de la parcela E-04 modificada y Resolución U-760 de fecha 25/11/2014, dictada por el Teniente Alcalde de Urbanismo /Vivienda/Ordenación Urbana, en virtud de delegación conferida por Resolución 1312 de 19 de Octubre de 2012 e informe de la Directora General de Ordenación Urbanística del Ayuntamiento de Valencia de 25 de noviembre de 2014.

CUARTO.- ÓRGANO COMPETENTE.

La Comisión Territorial de Urbanismo, a propuesta del Director General de Evaluación Ambiental y Territorial, es el órgano competente para emitir informe y elevar propuesta de los instrumentos de planeamiento, que sean de aprobación autonómica, de municipios de más de 50.000 habitantes, cuya competencia para aprobación definitiva corresponde a la Hble. Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 85 y 36.3 de la LUV en relación los artículos 6.1, 8.2 y 3.5 del Decreto 135/2011, de 30 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales, de Evaluación Ambiental y Urbanísticos de la Generalitat.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación

RESUELVO

APROBAR DEFINITIVAMENTE el Texto Refundido del Plan Especial de Ordenación de la Marina Real Juan Carlos I en el ámbito del dominio público portuario, con carácter parcial en el área concreta de la zona que afecta a los servicios del Puerto PTR-3 Sistema General Portuario (ámbito II), conforme a lo dispuesto en el artículo 86.1 de la LUV.

Durante la ejecución del Plan deberán observarse los condicionantes establecidos en el Fundamento Jurídico Tercero.

NOTIFICAR a la Autoridad Portuaria, conforme a lo dispuesto en el artículo 56.2 de la Ley 2/2011, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.o.

▪ Respecto a la parte aprobada definitivamente podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente de su publicación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso administrativa.

Todo ello sin perjuicio de que se puedan ejercitar cualquier otro recurso o acción que estime oportuno.

Valencia, 4 de diciembre de 2014.—La consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, Isabel Bonig Trigueros.

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA.

I. NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL DE LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA EN EL ÁMBITO DEL SISTEMA GENERAL PORTUARIO PTR-3.

1.1. Ordenanzas.

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 2. Vigencia

Artículo 3. Efectos de la aprobación del Plan Especial

Artículo 4. Obligatoriedad

Artículo 5. Interpretación

Artículo 6. Administración actuante

Artículo 7. Actos sujetos a licencia

Artículo 8. Documentación del Plan Especial

RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

Artículo 9. Zonas de Calificación Urbanística en el ámbito del Plan

Artículo 10. Desarrollo del Plan Especial

Artículo 11. Estudios de Detalle

Artículo 12. Parcelaciones

Artículo 13. Fuera de ordenación diferido

NORMAS GENERALES DE URBANIZACIÓN

Artículo 14. Normas de Urbanización

NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y SUS USOS

Artículo 15. De las condiciones generales de la edificación y Usos

ORDENANZAS PARTICULARES

Artículo 16. Condiciones de uso

Artículo 17. Condiciones de volumen

Artículo 18. Dotación de aparcamiento

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA DOTACIÓN PÚBLICA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Artículo 19. Ámbito

Artículo 20. Condiciones de uso y dominio

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA ZONA DE ESPACIOS LIBRES PRIVADOS DE USO PÚBLICO

Artículo 21. Ámbito

Artículo 22. Condiciones de uso y dominio

ORDENANZAS PARTICULARES PROTECTORAS DEL MEDIO AMBIENTE

Artículo 23. Compromisos medioambientales

Artículo 24. Vegetación

Artículo 25. Paisaje

Artículo 26. Residuos

DISPOSICIÓN FINAL

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Este Plan Especial tiene por objeto la ordenación urbanística de los terrenos comprendidos en la denominada Marina Real Juan Carlos I de Valencia, y estas Normas Urbanísticas serán de aplicación en el ámbito del citado Plan, en la zona que permanece en suelo portuario calificada como Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II).

Las normas urbanísticas de aplicación al ámbito patrimonial desafectado de la zona de servicio del puerto de Valencia y cedidos al Ayuntamiento de Valencia (ámbito I), fueron aprobadas por Resolución de la Hble. Consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente en fecha 6 de mayo de 2014 y publicadas en el BOP núm 121 de fecha 23 de mayo de 2014.

Artículo 2. Vigencia.

El Plan Especial en este ámbito entrará en vigor con la publicación del contenido del acuerdo de su aprobación definitiva y tiene una vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación o revisión posterior, de acuerdo con lo establecido en la normativa urbanística valenciana.

Procederá la revisión de este Plan cuando por la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia o por la aprobación de Plan de rango superior se afecten de manera fundamental las determinaciones de su ordenación.

Artículo 3. Efectos de la aprobación del Plan Especial

El presente Plan Especial es público, ejecutivo y obligatorio desde el momento que se publique su acuerdo de aprobación definitiva, en los términos que establece la normativa urbanística valenciana para la entrada en vigor de los instrumentos de planeamiento.

En relación con los bienes inmuebles cedidos en virtud del “Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Excmo. Ayuntamiento de Valencia” suscrito el 26 de abril de 2013, se considerarán como fines de utilidad pública o interés social las actuaciones de carácter estratégico que contribuyan a satisfacer los objetivos básicos de promoción de la mejora de la integración urbana del puerto en la ciudad y potenciación de la estrategia de abrir la ciudad de Valencia al mar, expresados en el Convenio de Cooperación para la “Modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia” suscrito el 14 de octubre de 1997. En particular, se entenderán en todo caso de utilidad pública o interés social aquellas actuaciones, ya sean de iniciativa pública o privada, orientadas a la prestación de servicios sociales, sanitarios, educativos, culturales, deportivos, de apoyo a la iniciativa emprendedora, de mecenazgo o de promoción de la investigación, el desarrollo y la innovación, tanto en terrenos dotacionales públicos como patrimoniales.

Artículo 4. Obligatoriedad

Los particulares, al igual que la Administración, quedan obligados, en cualquier actuación sobre su ámbito, a respetar la normativa urbanística estatal y autonómica aplicable, sus Reglamentos y las prescripciones de las normas y planos del presente Plan Especial en la zona que permanece en suelo portuario calificada como Sistema General Portuario PTR-3 (ámbito II).

Artículo 5. Interpretación

Las prescripciones de estas normas deben interpretarse de acuerdo con su contenido y con los fines y objetivos del Plan Especial, expresados en la memoria y resto de documentación.

Cuando exista un caso de duda por aparente contradicción entre dos documentos, o estos con la realidad, el Ayuntamiento resolverá de acuerdo con los criterios de su Dirección General de Planeamiento.

Se admitirán pequeños ajustes a la realidad catastral o topográfica en el momento de aplicar las determinaciones contenidas en este Plan Especial, siempre que no impliquen variaciones superiores al 5 % de las superficies afectadas. Estos ajustes no serán considerados como modificación del Plan Especial.

En las determinaciones no reguladas por el presente documento se estará a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia actualmente vigente y modificaciones posteriores y en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, aprobado por Orden FOM/1973/2014, de 28 de octubre (BOE núm 262 de 29 de octubre de 2014).

Artículo 6. Administración actuante.

Los organismos competentes para la tramitación y gestión del presente Plan Especial, son el Ayuntamiento de Valencia y la Generalitat Valenciana, además de los Organismos públicos que en su caso deban decidir sobre la validez de algunos de los extremos de este Plan.

Artículo 7. Actos sujetos a licencia.

Estarán sujetos a licencia aquellos actos para los que así lo exija la normativa vigente contenida en el artículo correspondiente de la Ordenanza de Edificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, así como en lo dispuesto en la legislación urbanística valenciana.

Con el objeto de garantizar la compatibilidad de usos resultante de la transposición del DEUP, se recabará informe previo de la Autoridad Portuaria de Valencia en el trámite del título habilitante (licencia, declaración responsable, comunicación ambiental) para la ejecución de obras y/o actividades en el ámbito de propiedad estatal.

Artículo 8. Documentación del Plan Especial

Son documentos integrantes de este Plan Especial:

Parte sin eficacia normativa:

Memoria Informativa

Planos de Información

Memoria Descriptiva y Justificativa

Parte con eficacia normativa:

Normas Urbanísticas

Planos de Ordenación

Estudio de Integración Paisajística

RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL

Artículo 9. Zonas de Calificación Urbanística en el ámbito del Plan.

A los efectos de las presentes Normas se determina una única Zona de Clasificación Urbanística con la consideración de Suelo Urbano para el conjunto de terrenos incluidos en el ámbito del Plan.

Esta zona queda a su vez dividida en dos zonas de Calificación urbanística, una Terciario-Dotacional correspondiente al ámbito cedido al Ayuntamiento mediante el convenio interadministrativo, y cuyo uso global es precisamente Terciario-Dotacional y que ya está aprobada definitivamente y otra que permanece en suelo portuario calificada como PTR-3, que por tratarse de un sistema general constituye zona de calificación urbanística en sí misma, y cuyo uso global es Terciario.

Los usos pormenorizados, la intensidad y los tipos básicos de edificación en el ámbito del dominio público portuario figuran en las fichas urbanísticas de parcela y en el plano 0.3 “Usos e intensidad de la edificación”. Los usos previstos por la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios y que se contienen en las fichas urbanísticas son los que seguidamente se transcriben:

- Mixto Náutico-Deportivo / Complementario Náutico-Deportivo (MND /CND)
- Interacción puerto-ciudad (IPC)
- Pesquero (PES)
- Mixto Complementario Comercial / Interacción Puerto-Ciudad (MCC / IPC)
- Complementario Comercial (CC)
- Mixto Complementario Náutico-Deportivo / Interacción Puerto-Ciudad (MCND / IPC)
- Mixto Comercial / Complementario Comercial (MC /CC)
- Mixto Comercial / Náutico-Deportivo y sus complementarios (MC / ND-C)

Artículo 10. Desarrollo del Plan Especial

Los terrenos de este Plan Especial se desarrollarán mediante la actividad urbanizadora y el sistema de concesión (y posteriores licitaciones) establecido en los correspondientes Convenios interadministrativos suscritos respectivamente entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia con el Consorcio Valencia 2007.

Art. 11 Estudios de Detalle.

Con el fin de flexibilizar y poder adaptar el planeamiento a las nuevas necesidades que pudieran surgir se podrán redactar Estudios de Detalle que desarrollen el presente Plan Especial en la totalidad de su ámbito, en el caso de que lo establecido en las Fichas Urbanísticas que regulan las condiciones de edificación de cada parcela exigieran de mayor concreción gráfica para la Licencia que pudiera pretenderse.

Los Estudios de Detalle que se redacten irán encaminados a proponer ordenaciones de volúmenes y tipologías, de entre las previstas en este Plan Especial, que se ajusten a estas nuevas necesidades y que deberán ser acordes con el entorno en que se vayan a implantar. Las condiciones para su redacción además de las que se puedan especificar en estas ordenanzas serán las siguientes:

- a) El ámbito de los Estudios de Detalle será como mínimo el de una parcela de las definidas con uso específico.
- b) En ningún caso se podrá incrementar el aprovechamiento o intensidad de uso, ni proponer usos incompatibles con los establecidos por las Fichas Urbanísticas correspondientes.
- c) En ningún caso los Estudios de Detalle podrán alterar el número máximo de plantas permitidas en cada parcela, ni modificar los criterios de ocupación previstos en la ficha correspondiente.
- d) Los Estudios de Detalle, podrán redistribuir las edificabilidades entre las sub-áreas pertenecientes a una misma parcela. Mediante Estudio de Detalle no se podrán realizar transferencias de edificabilidad entre parcelas distintas.
- e) Los Estudios de Detalle podrán incluir un Proyecto de Parcelación a través del cual dividir las parcelas en subparcelas, posibilitando así su edificación por etapas a través de Proyectos de Edificación completos para cada una de ellas. A estos efectos podrán asignar un nuevo coeficiente de edificabilidad a cada nueva parcela sin que en ningún caso se pueda sobrepasar la edificabilidad total establecida en el Plan Especial para la parcela a que se refieran. Sin embargo, mientras se respete la condición de parcela mínima establecida en la correspondiente Ficha Urbanística no es necesaria esta figura urbanística para la concesión de la correspondiente Licencia municipal.
- f) Podrán crear nuevos viales públicos o privados, sin suprimir ni reducir los previstos en el Plan Especial.
- g) Podrán concretar, si resultara necesario, el señalamiento de alineaciones y rasantes, completando y adaptando las determinadas en el Plan Especial.

Art. 12. Parcelaciones.

Se estará a lo dispuesto en la LUV y el ROGTU, en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia. No se admitirán parcelaciones que no cumplan las condiciones determinadas como mínimas en cada una de las parcelas que establece el presente Plan. Serán indivisibles las parcelas determinadas como mínimas y todas aquellas de cuya división puedan resultar parcelas de dimensiones menores a la mínima.

Para poder otorgar licencia de segregación será necesario que el coeficiente de edificabilidad se respete en cada una de las parcelas resultantes de dicha segregación. En caso contrario, dicha segregación deberá realizarse mediante Estudio de Detalle acompañado de Proyecto de Parcelación, tal y como se indica en el art. 11.2.e) de estas NN.UU.

Art. 13. Fuera de ordenación diferido.

Los edificios existentes que se proyectaron para un uso efímero y no tienen vocación de consolidarse se ordenan bajo la figura de Fuera de Ordenación Diferido.

Esta condición se aplica a aquellos edificios que, aún cuando no se encuentren adaptados al Plan en todas las condiciones de edificación reguladas por las Normas Urbanísticas, la falta de adaptación no reviste relevancia suficiente para considerarlos disconformes con el nuevo planeamiento. Por tanto, la construcción podrá considerarse dentro de ordenación hasta el momento en que concluya su vida útil o se produzca la sustitución voluntaria.

Se considerarán dentro de ordenación incluso cuando intervenga cambio de uso.

El concepto de vida útil no deberá restringirse a su condición material, por cuanto es posible acometer trabajos de mantenimiento y sustitución que garanticen condiciones óptimas de confort, seguridad y salubridad para desarrollar las actividades previstas.

En los edificios en situación de fuera de ordenación se podrá minorar las exigencias de las ordenanzas generales y particulares de la edificación en la medida que lo demande el respeto a las características arquitectónicas originarias del inmueble.

Se entenderá por reestructuración total la completa demolición y reconstrucción del edificio. En este caso la nueva edificación resultante deberá cumplir con todos los parámetros urbanísticos del Plan Especial.

NORMAS GENERALES DE URBANIZACIÓN

Artículo 14. Normas de Urbanización

El Proyecto de Urbanización se ajustará como mínimo a lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del Plan General y a las condiciones que establezcan el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia.

A los efectos de la redacción del Proyecto de Urbanización, o en su caso de Proyectos parciales de Urbanización se tendrá en consideración que las grafiadas en este Plan Especial tienen carácter meramente indicativo y deberán definirse como definitivas en los mismos.

NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y SUS USOS

Artículo 15. De las Condiciones generales de la edificación y Usos

Se estará a lo dispuesto en las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y a las que se derivan de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia, en sus respectivos subámbitos. Así mismo se tendrá en cuenta la normativa que resulte de aplicación, en particular lo dispuesto en el Código Técnico de la Edificación (CTE).

El uso global es el que corresponde a la zona de calificación urbanística. De acuerdo con el criterio apuntado en el apartado 2.12 de la Memoria Informativa, por el que se deja sin efecto el artículo 6.69 del PGOU en cuanto usos expresamente prohibidos en el Área Portuaria, se entienden como compatibles todos los usos contemplados en el PGOU que no se declaren manifiestamente incompatibles, con especial mención a los usos dotacionales educativos, socio-culturales y deportivos.

De acuerdo con la ley TR-LPMM en vigor queda prohibido el uso residencial en suelo portuario.

En virtud del artículo 72, epígrafe 4 de la ley TR-LPMM, en relación al uso hotelero, excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente.

Cuando las fichas urbanísticas recojan la compatibilidad de determinadas categorías concretas, se entenderán como compatibles también aquellas de idéntico uso y menor superficie o aforo.

El desarrollo del Plan Especial, en su ejecución, deberá contemplar las siguientes consideraciones:

- Las afecciones sectoriales establecidas por la Ley de Costas en aquellos terrenos sobre los que, en defensa del dominio público, se imponga una servidumbre de protección, respetando lo regulado en el Título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, estando sujetos los usos permitidos por la citada Ley a la autorización autonómica correspondiente, de conformidad con el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de fecha 29 de abril de 2014 y el de fecha 20 de noviembre de 2014.

- Sin perjuicio de la tramitación del deslinde del dominio público marítimo-terrestre que recoja la modificación de la zona de la servidumbre de protección de anchura de 20 metros desde el cantil del muelle (ribera del mar) que afectaría a las parcelas fuera de la zona de servicio del puerto que se encuentran a inferior distancia desde el cantil.
 - Se excluye la posibilidad de edificar en la playa, además los usos de la zona de playa deberán ser compatibles y establecerse coordinadamente con el Plan de Servicios de Temporada en playas que se apruebe para el Ayuntamiento de Valencia y, en todo caso, estarán abiertos a cualquier usuario de la misma.
 - Las consideraciones efectuadas por el Servicio de Protección y Control Integrado de la Contaminación respecto de los límites acústicos para zonas de uso terciario y residencial, especificados en la tabla 1 del Anexo II de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, incrementados en 10 dBA, siendo responsabilidad del Ayuntamiento de Valencia el asegurar el cumplimiento de estos niveles.
 - Las consideraciones efectuadas por el Servicio de Infraestructuras turísticas que recomienda reforzar en todo el ámbito la señalización no solo para una adecuada ordenación de los flujos de tráfico, sino también de turistas y visitantes, incidiendo especialmente en la señalización turística.
 - Las consideraciones efectuadas por Iberdrola en su informe de 8 de abril de 2014 así como el de la Entitat de Sanejament D'Aigües EPSAR de 31 de marzo de 2014.
 - Las consideraciones efectuadas por la Autoridad Portuaria en su informe de 9 de abril de 2014 respecto a los dos documentos en los que se referencia los potenciales riesgos que se pudieran originar en la zona objeto del Plan Especial, es decir, el Plan de Emergencia Exterior del Puerto de Valencia en relación con las dos ubicaciones en el interior de zona, con riesgo vinculado a contaminación marina por vertido de contaminantes, y que sus consecuencias no tienen afección a la zona portuaria así como el Plan de Emergencia o Autoprotección de las empresas ubicadas en el zona objeto del Plan Especial que, según Convenio interadministrativo se le exige por la Autoridad Portuaria al Consorcio Valencia 2007, con sus respectivos estudios de seguridad y análisis de riesgos.
- Las consideraciones efectuadas por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación marina de la Capitanía Marítima de Valencia Sur al estar el proyecto ubicado en la zona de su responsabilidad. Todo ello sin perjuicio del informe emitido por la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias al informe del Ayuntamiento de fecha 10 de abril de 2014 y al Texto Refundido del Plan Especial como subsanación al informe emitido en fecha 10.03.2014, de fecha 29 de abril de 2014.
- Las consideraciones indicadas en el Informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, debiendo someter a estudio de integración paisajística, su futuro desarrollo en la zona denominada E-04, y en las actuaciones de urbanización, tanto en el mismo ámbito como en las zonas de borde.
 - La aprobación del Plan de Movilidad se pospone al momento de la aprobación del proyecto o proyectos de urbanización correspondientes.

ORDENANZAS PARTICULARES

Artículo 16. Condiciones de uso

Estas ordenanzas particulares son comunes al conjunto de los usos pormenorizados que establece la documentación gráfica de este Plan Especial. Las Fichas Urbanísticas aportan información concreta sobre uso principal, compatibles e incompatibles de cada parcela. Cuando no exista tal ficha, se estará a lo dispuesto en el artículo 15 de estas normas así como al cuadro resumen de parcelas de edificación existente.

La prohibición expresa de construir viviendas en todo el ámbito de este Plan Especial convierte a esta zona urbana en especialmente adecuada para albergar actividades con actuaciones en directo o con equipos con sistemas de amplificación sonora regulables a voluntad. Por tanto se establece un régimen específico para las actividades que cuenten con amenización o ambientación musical, que en el ámbito de este Plan Especial, podrán funcionar en locales abiertos o descubiertos y espacios libres, siempre que respeten los niveles establecidos en los Anexos II y III del RD 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, o norma que lo sustituya.

El equipo instalado destinado a la amenización o ambientación musical, contará con un sistema que garantice que no se puede superar el nivel de emisión máximo autorizado.

En el ámbito específico de La Marina Real, no será de aplicación el límite de emisión de 70dB establecido para la amenización musical por el artículo 64 de la Ordenanza Reguladora de Obras de Edificación y Actividades del Ayuntamiento de Valencia.

Artículo 17. Condiciones de volumen

Las condiciones de volumen que a continuación se determinan podrán ser complementadas mediante la redacción de Estudios de Detalle en los términos en los que se definen en este artículo y en el artículo 11 de estas normas.

17.1. Alineaciones:

Las edificaciones podrán ajustarse a los límites de la zona edificable de la parcela en la que se incluyen, sin que quede establecida distancia a linderos alguna. Los aleros o remates de las cubiertas, ya sean horizontales o inclinadas, así como otros elementos sin edificabilidad como marquesinas, elementos ornamentales, publicitarios, de sombra, etc. podrán volar sobre las alineaciones siempre que se sitúen a una altura superior a 4,75 m. Sobre la rasante y, en consecuencia, no interfieran en el normal funcionamiento de la circulación sobre el viario o el espacio público al que recaigan.

Las construcciones por debajo de la rasante (sótanos y semisótanos) podrán ajustarse estrictamente a la alineación exterior de la parcela a que corresponden. Los sótanos podrán ocupar espacios públicos si resultaran objeto de la correspondiente concesión específica por el municipio o la autoridad sectorial que resulte competente. En cualquier caso no emergerán sobre la cota de la rasante cuando se encuentren debajo de espacios libres de uso público.

No se establecen criterios de separación mínima entre edificios dentro de una misma parcela más allá de los que se deduzcan de las condiciones de uso, habitabilidad y salubridad que pudieran ser reguladas por legislaciones sectoriales.

17.2. Parcela mínima:

La parcela mínima se establece en cada una de las Fichas Urbanísticas que resultan un marco ineludible de obligado cumplimiento en este Plan Especial.

En cuanto a los edificios existentes, y en ausencia de ficha urbanística específica, se entenderá por parcela mínima su propia huella.

17.3. Parcela máxima:

No se limita.

17.4. Edificabilidad:

En cada parcela se establece una edificabilidad máxima expresada en metros cuadrados de techo y regulada por un coeficiente bruto que establece la relación correspondiente tomando como base la superficie de suelo neta de cada parcela. Para la medición de la edificabilidad se

atenderá a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en todos aquellos extremos que no resulten regulados de manera más específica en este Plan Especial.

En cuanto a los edificios existentes, la edificabilidad asignada por este Plan Especial podrá ajustarse al alza tras la comprobación real y rigurosa de la superficie de parcela y de su superficie total construida.

17.5. Ocupación máxima de parcela:

La ocupación máxima de parcela queda igualmente regulada en cada Ficha Urbanística y expresada en un porcentaje sobre la superficie neta de suelo de la misma. Obviamente no se permitirá la ocupación de suelo de elementos con edificabilidad urbanística, cuando así determine, en la zona no edificable. Y sí de elementos descubiertos o cubiertos pero no cerrados como aparcamientos, terrazas, porches, zonas de sombra, pérgolas, piscinas o láminas de agua, elementos ornamentales, instalaciones de servicios provisionales, efímeras o desmontables, etc.

Las construcciones por debajo de la rasante no computarán a efectos de ocupación máxima de parcela.

Para el cómputo de la ocupación máxima de parcela se estará a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en todos aquellos extremos que no resulten regulados de manera más específica en este Plan Especial.

17.6. Número de plantas y altura de la edificación:

El número de plantas y la altura máxima de la edificación viene igualmente regulado en cada una de las Fichas Urbanísticas de cada parcela. El número de plantas determinado no incluye en ningún caso las plantas bajo rasante (sótanos y semisótano) que se atengan a las condiciones que se establecen en el siguiente párrafo. Tampoco la posible entreplanta. El concepto de altura máxima reguladora que se utiliza en la ficha incluye, sin embargo, toda construcción; también las ubicadas sobre cubiertas horizontales o inclinadas con independencia de su uso, a excepción de cajas de escalera o ascensores, acumuladores, depósitos, cuartos técnicos, etc., antenas de telecomunicación u otros elementos tecnológicos relacionados con eficiencia energética que no estén sujetos a limitación por otras legislaciones sectoriales.

Para la medición de la altura máxima reguladora de la edificación se estará a lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia en todos aquellos extremos que no resulten regulados de manera más específica en este Plan Especial.

El número máximo de plantas y altura máxima reguladora aparece grafiado para cada una de las parcelas en el plano de estructura urbana de usos e intensidades.

17.7. Entreplantas:

Se permitirán entreplantas, que no computan a efectos de edificabilidad, en las condiciones de geometría, altura libre, disposición y resto de condiciones siguientes:

1. Se entiende por Entreplanta aquella planta que, en su totalidad, tiene el forjado de suelo en una posición intermedia entre los planos de pavimento y techo de una planta baja. Se admite la construcción de entreplanta siempre que su superficie útil no exceda el 25% de la superficie útil del local a que esté adscrita.

Cuando las entreplantas se destinen a aparcamientos no existirá limitación en el porcentaje de ocupación de la superficie útil.

2. La altura libre de planta por encima y por debajo del forjado de suelo de la entreplanta no será inferior a 2,20 metros.

17.8. Sótanos y semisótanos:

Se permite la construcción de sótanos y semisótanos con las condiciones que a continuación se indican:

Sótanos: Se refiere a la autorización de construir sótanos, entendiendo por planta sótano, de acuerdo con el PGOU vigente, aquella que, en más de un 50% de su superficie construida, tiene su techo por debajo del plano horizontal que contiene la cota de referencia. La cara inferior del forjado de techo no podrá situarse a cota mayor de 0,4 veces su altura libre sobre la cota de referencia, y siempre por debajo de 1,60m sobre la misma, cuando se ubique bajo plantas sobre rasante, ni sobrepasar la cota de referencia cuando pueda ubicarse bajo espacios libres. sin más limitaciones que las que establezcan las condiciones técnicas, ambientales y arqueológicas (en su caso), siempre y cuando el forjado superior del mismo no emerja sobre la rasante en el punto medio de cada uno de las líneas que configuran su perímetro.

Semisótanos: Se refiere a la autorización de construir semisótanos cuya superficie no compute a efectos de edificabilidad, entendiendo por planta semisótano, de acuerdo con el PGOU vigente, aquella en la que más de un 50% de su superficie construida tiene el plano de suelo por debajo de la cota de referencia, y el plano de techo por encima de dicha cota. El pavimento de los semisótanos no podrá situarse a cota superior de 2,20 metros por debajo de la cota de referencia. Asimismo la cara inferior del forjado de techo no podrá situarse a más de 0,4 veces su altura libre, y siempre entre 0,80m y 1,60m por encima de la cota de referencia.

17.9. Cubiertas y elementos constructivos por encima de la altura de cornisa:

Las cubiertas podrán ser horizontales o inclinadas y por encima de la altura de cornisa de los edificios se permitirán los elementos que se definen en el anterior apartado relativo al número de plantas y altura de la edificación.

17.10. Cuerpos volados.

Se refiere a la autorización de construir cuerpos volados, entendiendo por cuerpos salientes o vuelos, de acuerdo con el PGOU vigente, aquellas partes de la edificación que sobresaliendo de la alineación exterior de la parcela —sea o no coincidente con la fachada de la edificación— son de directa utilización por las personas, tales como balcones, miradores, balconadas, terrazas y otros cuerpos volados.

No se establecen limitaciones a la longitud ni anchura de vuelo.

En las parcelas cuya alineación exterior recaiga a espacio comprendido entre ella y el cantil, por razones de seguridad o maniobrabilidad, deberá requerirse conformidad expresa de la autoridad portuaria.

17.11. Espacio libre de parcela:

Los usos admisibles en los espacios libres de parcela son los recreativos, los de ocio y esparcimiento al aire libre, los de acceso peatonal y rodado a las parcelas de uso privado a las que sirven.

Del mismo modo podrán albergar depósitos de gas enterrados, contenedores de residuos sólidos discretamente emplazados, centros de transformación de energía eléctrica o cualquier otra instalación o infraestructura vinculada a la urbanización de la Marina.

La ordenación normal y prioritaria de esta zona será mediante arbolado y jardinería, debiendo integrarse formalmente con la red viaria del Plan Especial con solución de continuidad.

17.12. Cerramientos de parcelas:

La parte de obra opaca, en el caso de resultar necesaria, no deberá exceder de 0,60 metros y podrá ser realizada con mampostería con cualquiera de los materiales al uso. A partir de esa altura el cerramiento será lo más diáfano posible y podrá disponerse con valla metálica, arbolado o jardinería hasta una altura máxima total de 2,50 metros.

A excepción de lo previsto en el apartado anterior, en todo lo demás relativo a vallado de parcelas será de aplicación lo previsto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.

Artículo 18. Dotación de aparcamiento

Para la dotación de aparcamiento se estará a lo establecido en el PGOU vigente para cada uno de los usos. Cuando por razones de ocupación, especialmente en las parcelas de edificación existente, sea manifiestamente imposible hacer la correspondiente reserva en el espacio libre de edificación de las parcelas, se podrá disponer de las plazas necesarias en el espacio libre colindante.

La reserva de plazas de aparcamiento en este ámbito es de 706 plazas de aparcamiento público previstas en las siguientes zonas: Marina Norte con 221 plazas, zona Consorcio-Sanidad-Aduana con 100 plazas, vial de enlace a Marina Sur con 95 plazas y Marina Sur con 290 plazas, lo que se compadece con lo establecido en el artículo 209 del ROGTU, en cuanto a reserva de aparcamientos de uso público.

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA DOTACIÓN PÚBLICA DE ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

Artículo 19. Ámbito

La Dotación Pública de Zonas Verdes y Espacios Libres está constituida por el conjunto de áreas expresamente grafiadas con este título en el plano de usos del presente Plan Especial.

La forman los suelos de titularidad pública de la red primaria y secundaria de reserva de suelo dotacional de zonas verdes y espacios libres, según se establece en los estándares vigentes de la LUV y en el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

Artículo 20. Condiciones de uso y dominio

Los usos admisibles en las zonas verdes y espacios libres, que serán de uso público, son los recreativos, de ocio y esparcimiento, admitiéndose la práctica de deportes al aire libre cuando la superficie destinada a práctica deportiva no exceda del 50 % del total del espacio libre respectivo.

En concordancia con el artículo 16 de estas normas, la prohibición expresa de construir viviendas en todo el ámbito de este Plan Especial convierte a esta zona urbana en especialmente adecuada para albergar actividades con actuaciones en directo o con equipos con sistemas de amplificación sonora regulables a voluntad. Por tanto se establece un régimen específico para las actividades que cuenten con amenización o ambientación musical, que en el ámbito de este Plan Especial, podrán funcionar en locales abiertos o descubiertos y espacios libres, siempre que respeten los niveles establecidos en los Anexos II y III del RD 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, o norma que lo sustituya.

El equipo instalado destinado a la amenización o ambientación musical, contará con un sistema que garantice que no se puede superar el nivel de emisión máximo autorizado.

En el ámbito específico de La Marina Real, no será de aplicación el límite de emisión de 70dB establecido para la amenización musical por el artículo 64 de la Ordenanza Reguladora de Obras de Edificación y Actividades del Ayuntamiento de Valencia.

Se permiten construcciones acordes con los usos admisibles, como quioscos, bares y pequeñas piezas de restauración, etc, de acuerdo con las condiciones específicas que regula el artículo 6.76 en su epígrafe 2 del PGOU de Valencia.

La ordenación normal y prioritaria de los espacios libres se basará en la utilización del arbolado y la jardinería. Estas zonas verdes serán consideradas espacios públicos a todos los efectos (de luces, vistas y accesos), regulándose los circuitos de acceso peatonal o rodado a través del correspondiente proyecto de urbanización.

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA ZONA DE ESPACIOS LIBRES DE USO PÚBLICO

Artículo 21. Ámbito

Los denominados Espacios Libres de Uso Público grafiados como tales en el correspondiente plano de ordenación pormenorizada del presente Plan Especial y que, en la práctica, vienen a completar la totalidad del territorio sobre el que se interviene, además de las parcelas edificables, los espacios ajardinados considerados como zonas verdes y los dedicados a circulación de automóviles, bicicletas o peatones (viario), son espacios cuya vocación es la de servir de acceso y transición entre el viario público y las parcelas edificables, y –en su caso- para conexión de los servicios e infraestructuras urbanísticas que discurren por el dominio público con las parcelas edificables; procurando con ello una tipología de espacios abiertos y diáfanos acordes con el medio en el que se inserta la actuación, en una línea de urbanismo moderno y de calidad.

Como espacios de uso público, la administración sus concesionarios y agentes prestadores de servicios públicos tendrán pleno y permanente acceso para cualesquiera operaciones relacionadas con la conservación, modificación, mejora, mantenimiento y prestación de los servicios públicos.

Artículo 22. Condiciones de uso y dominio

Los usos admisibles en los espacios libres, que serán de dominio privado y uso público, son los recreativos, los de ocio y esparcimiento al aire libre, los de acceso peatonal y rodado a las parcelas de uso privado a las que sirven.

En concordancia con el artículo 16 de estas normas, la prohibición expresa de construir viviendas en todo el ámbito de este Plan Especial convierte a esta zona urbana en especialmente adecuada para albergar actividades con actuaciones en directo o con equipos con sistemas de amplificación sonora regulables a voluntad. Por tanto se establece un régimen específico para las actividades que cuenten con amenización o ambientación musical, que en el ámbito de este Plan Especial, podrán funcionar en locales abiertos o descubiertos y espacios libres, siempre que respeten los niveles establecidos en los Anexos II y III del RD 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, o norma que lo sustituya.

El equipo instalado destinado a la amenización o ambientación musical, contará con un sistema que garantice que no se puede superar el nivel de emisión máximo autorizado.

En el ámbito específico de La Marina Real, no será de aplicación el límite de emisión de 70dB establecido para la amenización musical por el artículo 64 de la Ordenanza Reguladora de Obras de Edificación y Actividades del Ayuntamiento de Valencia.

Del mismo modo podrán albergar depósitos de gas enterrados, contenedores de residuos sólidos discretamente emplazados, centros de transformación de energía eléctrica o cualquier otra instalación o infraestructura vinculada a la urbanización de la Marina.

En concordancia con el artículo 20 de estas normas, se permiten construcciones acordes con los usos admisibles, como quioscos, bares y pequeñas piezas de restauración, etc, de acuerdo con las condiciones específicas reguladas para las zonas verdes.

La ordenación normal y prioritaria de esta zona será mediante arbolado y jardinería, debiendo integrarse formalmente con la red viaria del Plan Especial con solución de continuidad. Por esto no podrán vallarse en los lindes con los suelos de dominio y uso público ni en los lindes con áreas urbanas susceptibles de aprovechamiento edilicio.

Esta zona será considerada como espacio público a todos los efectos (de luces, vistas, accesos, paso de infraestructuras, etc.), regulándose los circuitos de acceso peatonal o rodado a través del correspondiente proyecto de urbanización.

ORDENANZAS PARTICULARES PROTECTORAS DEL MEDIO AMBIENTE.

Artículo 23. Compromisos medioambientales

Con el objetivo de llevar a cabo una ordenación urbanística de los terrenos comprendidos en este Plan Especial comprometida con la preservación del medio ambiente, se definen en los artículos siguientes las actuaciones medioambientales para el desarrollo sostenible en su ejecución.

Artículo 24. Vegetación

Para la defensa y mejora del arbolado y su control, se redactará un documento específico en el correspondiente Proyecto de Urbanización que incluirá un inventario, determinación de usos y planificación del mismo.

En dicho documento se fijarán los trabajos a realizar y se contemplarán especialmente los trabajos de defensa contra plagas, enfermedades y de manera muy pormenorizada la defensa contra incendios.

Artículo 25. Paisaje.

En las Fichas Urbanísticas se hace constar la circunstancia por la que determinadas parcelas, por sus propias características y localización necesiten —para la Solicitud de Licencia— de un anexo de integración paisajística que ilustre la coherencia entre lo que se proyecta y lo establecido en el Estudio de Integración Paisajística que forma parte imprescindible de este Plan Especial.

Se prohíbe la construcción de nuevas infraestructuras que puedan producir impactos visuales. En caso de ser necesaria su realización, se tendrá que redactar el correspondiente proyecto específico de integración de este tipo de infraestructuras en el paisaje.

Artículo 26. Residuos

Los residuos sólidos serán evacuados diariamente. Los contenedores estarán integrados en el paisaje, no producirán malos olores y contarán con elementos para evitar dispersión de papeles, plásticos, etc por efecto del viento. Contarán con medidas para evitar lixiviados.

Los contenedores estarán debidamente señalizados y tendrán una previsión de capacidad de almacenamiento para tres días de recogida de residuos.

Todos los residuos generados serán transportados a planta de transferencia o vertedero debidamente legalizados.

DISPOSICIÓN FINAL.

Se cumplirán las medidas de protección medioambiental para el desarrollo sostenible contenidas en la legislación sectorial existente a nivel estatal, autonómico y municipal y que, por lo tanto y en consecuencia, adquieren carácter normativo.

En lo no previsto en estas normas se estará a lo dispuesto en la Orden de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 26 de abril de 1999 por el que se aprueba el Reglamento de Zonas de Ordenación Urbanística de la Comunidad Valenciana.

Valencia, octubre de 2014.—José María Lozano Velasco. Arquitecto.

II. FICHAS URBANÍSTICAS.

Las denominadas Fichas Urbanísticas que se relacionan en el Anexo I de esta Memoria tienen carácter normativo y su cumplimiento es estrictamente necesario. Son por tanto parte complementaria indisoluble de estas Normas Urbanísticas.

A los efectos reguladores, las ordenanzas establecen con carácter general las condiciones que se deben cumplir en el ámbito de este Plan Especial. Sin embargo, dada la especificidad de muchas de las parcelas en él contenidas, y a los efectos de la mayor claridad en la aplicación pormenorizada de todos los parámetros, se redactan las siguientes fichas urbanísticas.

A modo de introducción, se enuncia la siguiente guía, al objeto de facilitar su lectura y evitar interpretaciones incorrectas.

Se enuncian a continuación los epígrafes que aparecen en las fichas, precisando el significado y aplicabilidad de cada uno de los conceptos:

NOMBRE: Denominación de la parcela de acuerdo con el plano de ordenación.

SUPERFICIE: Superficie de la parcela.

USO GLOBAL: Se entiende como uso general de acuerdo con la calificación urbanística del suelo.

USOS PORMENORIZADOS, de acuerdo con la nomenclatura del PGOU de Valencia.

USO PRINCIPAL: Uso principal, aunque no exclusivo ni excluyente.

USOS COMPATIBLES: Todos aquellos usos autorizados, por ser compatibles con el principal, sin que deban necesariamente concurrir limitaciones en cuanto al reparto de los distintos usos autorizados.

USOS INCOMPATIBLES: Todos aquellos usos que resultan manifiestamente incompatibles, y por tanto quedan prohibidos.

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

PARCELA MÍNIMA: Cuando la parcela admitiera subdivisiones, se indicará su superficie mínima, entendida como aquella que debe tener una parcela para que se puedan autorizar sobre ella los usos permitidos por el planeamiento urbanístico (F. Romero et al, 2006)

SUB-PARCELAS: Cuando la parcela presente diferencias sustanciales en las condiciones que se deben cumplir en ámbitos diferenciados de la misma, y con el objeto de garantizar su unidad, se establecerán sub-parcelas, claramente identificadas en el esquema gráfico correspondiente. De este modo, cada una de las sub-parcelas estará sujeta a condiciones distintas claramente definidas. Al formar parte de una única parcela, se entenderá que es posible transferir la edificabilidad de una a otra sub-parcela sin necesidad de modificación del planeamiento.

INTENSIDAD

COEFICIENTE DE OCUPACIÓN: De acuerdo con el PGOU vigente, se entiende por coeficiente de ocupación la relación entre la superficie ocupable y la superficie de la parcela edificable. El coeficiente de ocupación se establece como ocupación máxima. Las instalaciones deportivas abiertas, las pérgolas, las marquesinas y otros elementos ligeros no computarán a efectos de ocupación máxima de parcela.

EDIFICABILIDAD MÁXIMA: Se entenderá como la edificabilidad total que le corresponde a la parcela. Se establece de modo aritmético y podrá distribuirse libremente por la parcela siempre que se cumplan las condiciones de volumen y forma.

VOLUMEN Y FORMA

NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS: Se refiere al número máximo de plantas edificables, sobre la rasante, incluida la planta baja.

ALTURA MÁXIMA REGULADORA: Se refiere a la altura máxima de la edificación, de acuerdo con el artículo 17.6 de estas normas.

SÓTANOS: Se refiere a la autorización de construir sótanos, de acuerdo con el artículo 17.7 de estas normas.

SEMISÓTANOS: Se refiere a la autorización de construir semisótanos, de acuerdo con el artículo 17.7 de estas normas.

CUERPOS VOLADOS: Se refiere a la autorización de construir cuerpos volados, de acuerdo con el artículo 17.9 de estas normas.

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP: Según acuerdo entre el Ilmo. Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria, en aras de una solución coherente y óptima para la ciudad, se encomienda la redacción de un único documento consensuado que recoja los parámetros urbanísticos que deben aplicarse en la definición y usos de La Marina Real Juan Carlos I, al margen de consideraciones de propiedad y competencia legal sobre cada uno de sus ámbitos.

En este sentido, y habida cuenta de las diferencias introducidas por la utilización de terminología coincidente, pero referida a significados distintos, en lo que respecta a la regulación de los usos permitidos, se adopta como regla general para el desarrollo de cada una de las parcelas

situadas en la Zona de Servicios de Tierra de la Autoridad Portuaria de Valencia, la preceptiva prelación de los siguientes documentos, por orden de importancia:

1.- DEUP en vigor.

2.- Ficha urbanística.

Y a tal efecto, se incorpora en estas últimas una condición obligatoria, que transpone los usos recogidos en el DEUP vigente -o en su defecto en tramitación- en el momento de la redacción de este plan especial, y cuya terminología remitirá al correspondiente glosario de términos, para mayor abundamiento en la claridad del catálogo de usos. Estos usos se desprenden de la aplicación de la TRLPEMM del estado, y se considerarán a todos los efectos como los únicos permitidos, respetando en todos los casos las condiciones de compatibilidad urbanística recogidas en los usos pormenorizados. Serán por tanto de obligado cumplimiento y de forma simultánea ambas condiciones.

En el caso que acontecieran modificaciones del DEUP durante la vigencia de este plan, se estará a las nuevas estipulaciones para las parcelas pendientes de desarrollo, dejando en esos casos sin efecto las condiciones llamadas de transposición de usos que resultaran contradictorias con el DEUP en vigor.

Huelga decir que se entenderán como usos prohibidos aquellos que resulten manifiestamente incompatibles en la transposición del DEUP, incluso cuando estuvieran permitidos en los usos pormenorizados.

OTRAS CONDICIONES: Se entenderán así mismo como de obligado cumplimiento.

ESQUEMA GRÁFICO: Explicitará gráficamente la forma y dimensiones de la parcela, incluyendo si fuera el caso las sub-parcelas y las preexistencias. Tendrá eficacia normativa.

ILUSTRACIÓN: Cuando las condiciones de forma y volumen admitan una diversidad de soluciones en la distribución volumétrica de la edificabilidad permitida, figurarán a modo meramente ilustrativo distintas posibilidades edificatorias, sin que ninguna de ellas resulte óptima o preceptiva.