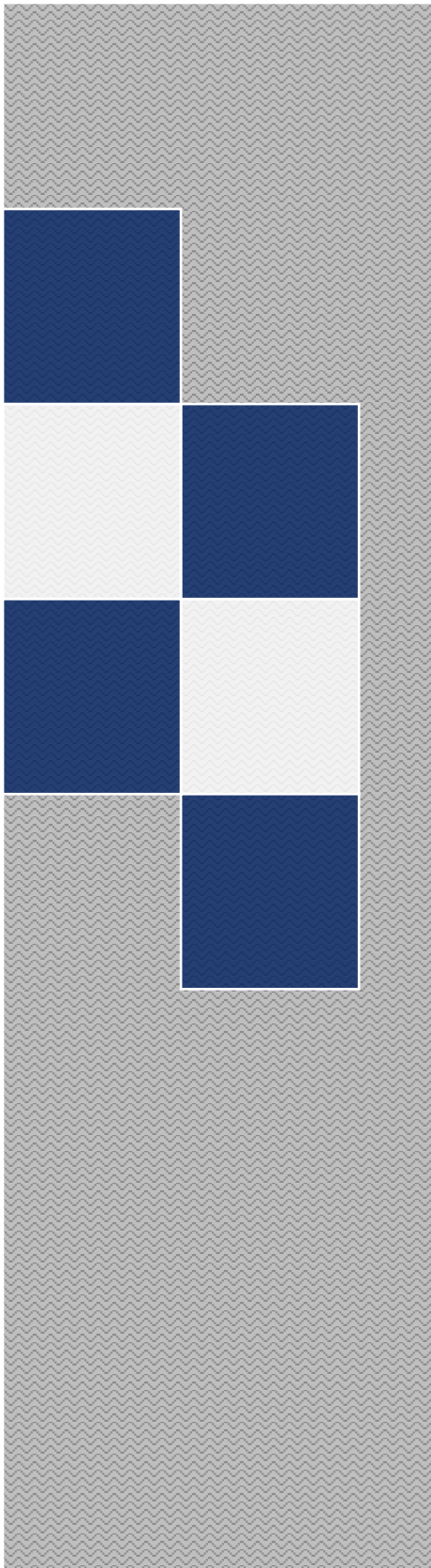




**AJUNTAMENT  
DE VALÈNCIA**



## **PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR 2 DEL PUERTO DE VALENCIA**

*Documento C: Memoria justificativa*

*Estudio de sostenibilidad económica*



**MCVALNERA**

**SEPTIEMBRE de 2020**

---

## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| 1. ANTECEDENTES, OBJETO Y EXIGIBILIDAD .....                                 | 2  |
| 2. METODOLOGÍA EMPLEADA.....   | 4  |
| 3. IDENTIFICACIÓN DE LAS ACTUACIONES.....                                    | 5  |
| 3.1. INVERSIONES PREVISTAS EN EL PUERTO QUE AFECTAN AL ÁMBITO DEL PLAN.....  | 6  |
| 3.2. DESCRIPCIÓN DE LA NUEVA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL .....              | 7  |
| 3.2.1. ÁREA N.º 1: NÁUTICA DEPORTIVA Y RECREATIVA.....                       | 7  |
| 3.2.2. ÁREA N.º 2: ÁREA COMERCIAL.....                                       | 8  |
| 3.2.3. ÁREA N.º 3: TRANSPORTE Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS.....             | 8  |
| 3.2.4. ÁREA N.º 4: ÁREA ADMINISTRATIVA.....                                  | 9  |
| 4. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA .....                                     | 9  |
| 4.1. ESTIMACIÓN ECONÓMICA .....  | 10 |
| 4.2. GASTOS, INVERSIONES E INGRESOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA.....           | 10 |
| 4.3. VIABILIDAD ECONÓMICA DEL PLAN .....                                     | 16 |
| 5. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD.....  | 16 |
| 5.1. IDENTIFICACIÓN DE LOS CENTROS DE COSTE PREVISTOS .....                  | 16 |
| 5.2. ESTIMACIÓN DE LOS INGRESOS .....  | 16 |
| 5.2.1. EXACCIONES Y TRIBUTOS QUE SE ACTIVAN CON EL DESARROLLO DEL PLAN ..... | 16 |
| 5.2.2. CÁLCULO DE INGRESOS.....  | 17 |
| 5.3. RESULTADO .....   | 21 |
| 6. CONCLUSIÓN .....  | 22 |

## 1. ANTECEDENTES, OBJETO Y EXIGIBILIDAD

El Artículo 22.4 del Real Decreto 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana recoge la obligación de elaborar un “Informe o Memoria de sostenibilidad económica” a incorporar a los planes de ordenación y gestión correspondientes en el que deberá analizarse el impacto que producirá el mantenimiento, conservación e implantación de las infraestructuras derivadas de la ejecución de las actuaciones urbanizadoras previstas en aquellos planes que contemplen cesiones dotacionales a las Administraciones Públicas. Igualmente, el informe debe hacer referencia a la suficiencia y adecuación de suelo destinado a usos productivos generadores de empleo y actividad económica.

En base a dicha disposición legal todos los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, siempre que comporten la obtención de suelo público destinado a infraestructuras o equipamientos deberán ser sometidos a evaluación económica, además de, en su caso, a la ambiental. Se transcribe a continuación de forma literal el contenido de los citados apartados 4 y 5 del artículo 22 del RD 7/2015:

*“4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.*

*5. La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación, y contendrá, al menos, los siguientes elementos:”*

Asimismo, resulta necesario destacar que las letras a) a la e) del apartado quinto han sido anuladas, por ser declaradas inconstitucionales y nulas por Sentencia del TC 143/2017, de 14 de diciembre, por lo que no serán de aplicación al presente Estudio de sostenibilidad económica.

Por otro lado, la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP), en su artículo 43, recoge la siguiente documentación necesaria:

*Artículo 43 Planes especiales*

*1. Los planes especiales complementan a los demás planes y, en su caso, los modifican. Pueden formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística*

*de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación, la ordenación de proyectos de obras, servicios o actividades que sean de interés general, actuaciones de rehabilitación, regeneración o renovación sobre el medio urbano a que se refiere esta ley y la legislación del Estado en esta materia, o en los supuestos regulados en la legislación sectorial que resulte de aplicación.*

*Asimismo, los planes especiales serán el instrumento para el análisis detallado del territorio y la ordenación urbanística cuando se trate de planes dirigidos a la minimización del impacto ambiental.*

*2. Su documentación será la siguiente:*

*a) Documentos sin eficacia normativa:*

*1.º Documentación informativa gráfica y escrita.*

*2.º Memoria descriptiva y justificativa y estudios complementarios.*

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

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

*b) Documentos con eficacia normativa:*

*1.º Ordenanzas.*

*2.º Catálogo, cuando sea preciso.*

*3.º Planos de ordenación.*

La exigencia del presente informe de sostenibilidad económica está relacionada con las actuaciones de transformación urbanística que surgirán a partir del presente Plan Especial, entendiéndose como estas actuaciones las que se recogen en el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, y cuyo extracto se recoge a continuación:

*“Artículo 7. Actuaciones de transformación urbanística y actuaciones edificatorias.*

*1. A efectos de esta ley, se entiende por actuaciones de transformación urbanística:*

*a) Las actuaciones de urbanización, que incluyen:*

*1) Las de nueva urbanización, que suponen el paso de un ámbito de suelo de la situación de suelo rural a la de urbanizado para crear, junto con las correspondientes infraestructuras y dotaciones públicas, una o más parcelas aptas para la edificación o uso independiente y conectadas funcionalmente con la red de los servicios exigidos por la ordenación territorial y urbanística.*

*2) Los que tengan por objeto reformar o renovar la urbanización de un ámbito de suelo urbanizado, en los mismos términos establecidos en el párrafo anterior.”*

Asimismo, la Guía Metodológica para la redacción de Informes de Sostenibilidad Económica del Ministerio establece lo siguiente en su Anexo I, en relación con los instrumentos urbanísticos que deben integrar el Informe de Sostenibilidad Económica:

*Una lectura amplia y sistemática, en el contexto de la evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, permite considerar que todos los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, deberán ser sometidos a evaluación económica además de la ambiental.*

En base a todo lo anterior y teniendo en cuenta el ordenamiento jurídico que la elaboración y aprobación de los planes especiales que determinan la ordenación urbanística de la zona de servicio de los puertos de interés general, se concluye que el Plan Especial de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia requiere de la redacción de un informe de sostenibilidad económica.

## 2. METODOLOGÍA EMPLEADA

Los estudios de viabilidad económica han de referirse a las inversiones que realizan los agentes privados y los informes de sostenibilidad económica evalúan el impacto en las haciendas públicas, en concreto, en las municipales.

En concreto, la Guía Metodológica para la redacción de Informes de Sostenibilidad Económica del Ministerio se refiere a estos documentos concretando lo siguiente:

*“Los estudios de viabilidad económica focalizan la atención en la inversión que realizan los operadores particulares durante el proceso de producción de las parcelas urbanizadas, acotando el análisis a la fase de ejecución y a los recursos privados, mientras que los informes de sostenibilidad económica evalúan el impacto en las arcas públicas del mantenimiento de la urbanización ejecutada, así como la prestación de servicios en el nuevo espacio público”.*

La guía también añade que, por tanto, los informes de sostenibilidad económica deben ser formulados e incluidos en los instrumentos de:

*(i) Ordenación Territorial y Planeamiento General Municipal*

*(ii) Ordenación pormenorizada o detallada incluida en el Planeamiento de Desarrollo*

Por tanto, por un lado, se evaluará el impacto de la aplicación del presente Plan Especial en las Haciendas Públicas afectadas, en este caso, únicamente en positivo para las mismas (sostenibilidad económica) debido a que el Ayuntamiento de Valencia percibe los ingresos relativos al IBI de las construcciones del Puerto pero no tiene gastos asociados ni desarrolla inversiones en estos espacios y, por otro lado, se analizará la viabilidad económica de la aplicación del Plan desde el punto de vista del titular de los terrenos que, en este caso, será la

Autoridad Portuaria de Valencia. En este sentido, la Guía Metodológica de Fomento establece que “Los estudios de viabilidad económica han de referirse a las inversiones que realizan los agentes privados”, en este caso la Autoridad Portuaria no constituye un agente privado en sí mismo, pero se analizará bajo ese prisma al ser el ente que acometerá las inversiones dentro del ámbito de ordenación del Plan.

La viabilidad y la sostenibilidad económica serán evaluadas en base al cálculo de dos escenarios diferenciales que a continuación se describen:

- Situación actual: Se considera la situación actual existente en el Puerto de Valencia en lo referente a la ocupación de dominio público y edificaciones construidas y prolongada durante el horizonte de vigencia definido.
- Situación futura posterior a la aprobación del Plan Especial de la Zona Sur 2 (en adelante PEZS2): tras la aprobación del Plan Especial, se ha regulado de forma precisa la ordenación urbanística del dominio público portuario del ámbito de ordenación. En este escenario se ha estimado que en el año horizonte, se alcanzará la máxima ocupación y la máxima edificabilidad posible que las normas urbanísticas aprobadas permitirían, lo cual tendrá su efecto en un mayor volumen de ingresos por tasas para la Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante APV) y por Impuesto sobre Bienes Inmuebles (en adelante IBI) para el Ayuntamiento.

Con respecto al año horizonte, los Planes Especiales por ley no tienen un período de vigencia definido por lo que, a los efectos del presente estudio, resulta necesario determinar un horizonte temporal de vigencia del mismo. En ese sentido, a la vista de la evolución prevista en la evolución de las infraestructuras portuarias y del crecimiento esperado en los tráficos, se estima un horizonte temporal de 20 años para la elaboración del presente estudio de sostenibilidad económica.

Como resultado final tanto del estudio de sostenibilidad como de viabilidad económica, se calcula el Valor Actual Neto (en adelante VAN) de la diferencia de ingresos entre uno y otro escenario, lo que cuantifica el incremento de ingresos que obtendrá la APV en los años futuros, como resultado de la aprobación del Plan Especial. El VAN de los ingresos diferenciales de la APV se ha calculado aplicando una tasa de descuento del 5,0 %, ya que es el tipo que la Autoridad Portuaria considera para el descuento de las inversiones en infraestructuras.

### **3. IDENTIFICACIÓN DE LAS ACTUACIONES**

El presente Plan Especial no propone en sí mismo la ejecución de nuevas actuaciones o inversiones de manera directa pero sí llevará consigo el desarrollo en paralelo de una serie de actuaciones de transformación urbanísticas que supondrán un impacto sobre los presupuestos del Ayuntamiento y los de la Autoridad Portuaria, debido a la implantación y mantenimiento de las infraestructuras propuestas, así como de la materialización constructiva de los usos previstos y hasta alcanzar los parámetros máximos establecidos en cada una de las fichas de ordenación.

### 3.1. INVERSIONES PREVISTAS EN EL PUERTO QUE AFECTAN AL ÁMBITO DEL PLAN

En el ámbito de aplicación del presente Plan se van a llevar a cabo, por parte de la Autoridad Portuaria, una serie de actuaciones que tendrán un cierto efecto sobre la viabilidad económica del Plan. Todas las actuaciones que a continuación se recogen están planteadas para ser llevadas a cabo en los próximos 5 años (período 2019-2023).

- Urbanización y nuevo comedor de la APV (ordenación del Patio)
- Reubicación de talleres
- Acondicionamiento Muelle Sur (Fase I)
- Acondicionamiento parcela antiguo astillero
- Rehabilitación edificios antiguo astillero
- Adecuación de atraques para cruceros en el antiguo astillero
- Edificio servicios múltiples frente Nazaret
- Remodelación terminal de ferrocarril Muelle Príncipe Felipe (adaptación al ancho UIC)
- Suministro de aparatos de vías para la remodelación de la terminal de ferrocarril del Muelle Príncipe Felipe.
- Traslado de puertas Terminal Pública Contenedores.

Consiste en el traslado de las actuales puertas de acceso a la Terminal Pública de Contenedores a una nueva ubicación compatible con la prolongación de la playa de vías del muelle Príncipe Felipe, incluyendo no solo la obra civil, sino las instalaciones mecánicas, eléctricas y electrónicas que resulten compatibles con los actuales sistemas.

- Remodelación de la red viaria y de ferrocarril entre Muelle Poniente y Muelle Costa
- Reordenación viaria de acceso al área de pasajeros
- Prolongación del vial de la ampliación sur. Fase II
- Equipamientos acceso sur
- Cerramiento y control de accesos en el Muelle Turia y Sur

Consiste en el cerramiento mediante barreras levadizas, puertas metálicas correderas o abatibles y vallado con barreras New Jersey de hormigón en el entorno de los muelles Turia, Sur y Xitá para su control, mediante el establecimiento de 19 accesos rodados. Incluye centros de control y la adaptación del Centro de Control

de Emergencias, dotados de sistemas de comunicaciones, videovigilancia, apertura automática de puertas y barreras, identificación de matrícula, etc. También incluye la urbanización de los espacios afectados, la provisión de tres casetas prefabricadas y la ejecución de las redes de los nuevos servicios.

- Control de accesos entorno oficinas APV
- Edificios servicios de inspección

El importe de cada una de las inversiones aquí reflejadas se indica a continuación y se integran en el apartado correspondiente al análisis de costes e ingresos para la Autoridad Portuaria de Valencia del presente Estudio de sostenibilidad económica.

| Inversiones   | Importe         |
|---|-----------------|
| Urbanización y nuevo comedor (Ordenación patio)                                   | 860.000,00 €    |
| Reubicación de talleres   | 2.000.000,00 €  |
| Acondicionamiento Muelle Sur (Fase I)   | 17.000.000,00 € |
| Acondicionamiento parcela antiguo astillero                                       | 3.000.000,00 €  |
| Rehabilitación edificios antiguo astillero  | 8.000.000,00 €  |
| Adecuación atraques para cruceros antiguo astillero                               | 12.000.000,00 € |
| Edificio servicios múltiples frente Nazaret                                       | 2.500.000,00 €  |
| Remodelación terminal f.c. Muelle Príncipe Felipe. Adaptación ancho UIC           | 8.262.000,00 €  |
| Suministro aparatos de vía para remodelación terminal f.c. Muelle Príncipe Felipe | 2.000.000,00 €  |
| Traslado de puertas Terminal Pública Contenedores                                 | 1.245.000,00 €  |
| Remodelación red viaria y f.c. entre Muelle Poniente y Muelle Costa               | 45.306.000,00 € |
| Reordenación viaria acceso área de pasajeros                                      | 9.000.000,00 €  |
| Prolongación del vial de la ampliación sur. Fase II                               | 1.456.000,00 €  |
| Equipamiento acceso sur   | 1.500.000,00 €  |
| Cerramiento y control de accesos en muelle Turia y Sur .                          | 843.866,67 €    |
| Control de accesos entorno oficinas APV.  | 780.000,00 €    |
| Edificios servicios de inspección   | 8.271.000,00 €  |

Figura 1. Inversiones previstas para el período 2019-2023 en la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia. Fuente: APV

### 3.2. DESCRIPCIÓN DE LA NUEVA ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

El presente Plan Especial divide el ámbito de actuación en 4 grandes áreas, todas ellas delimitadas en base a los usos globales marcados en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) del Puerto de Valencia, aprobada por orden FOM/1973/2014 de 28 de octubre.

#### 3.2.1. ÁREA N.º 1: NÁUTICA DEPORTIVA Y RECREATIVA

Se trata de una extensión total de 283.102 m<sup>2</sup> distribuidos de la siguiente manera:

- Uso náutico deportivo y recreativo: 266.546 m<sup>2</sup>
- Uso de infraestructuras y servicios: 16.557 m<sup>2</sup>

Se le ha asignado, a la superficie correspondiente con el uso náutico deportivo y recreativo, una edificabilidad de 0,3603 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s y un perfil máximo de PB+IV.



Es un área en la que un 72 % de la superficie se encuentra actualmente concesionada, gestionando la APV el 28 % restante. Sin embargo, la Autoridad Portuaria podrá concesionar el uso de alguna otra zona o el de alguna zona en la que finalice la actual.

Dentro de la DEUP, esta área tiene un uso global de Mixto náutico-deportivo / complementario-náutico-deportivo.

### **3.2.2. ÁREA N.º 2: ÁREA COMERCIAL**

El área n.º 2 está formada por una superficie de 2.700.022 m<sup>2</sup> distribuidos de la siguiente manera:

- Uso de maniobra y manipulación de mercancías: 2.639.624 m<sup>2</sup>
- Uso de infraestructuras y servicios: 60.398 m<sup>2</sup>

Se le ha asignado, a la superficie correspondiente con el uso de maniobra y manipulación de mercancías, una edificabilidad de 0,3603 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s y un perfil máximo de PB+IV.

Además, dentro de este área se encuentra un área de especial ordenación, la cual dispone de una ficha de ordenación particular.

Es un área en la que un 69 % de la superficie se encuentra actualmente concesionada, perteneciendo a la APV el 31 % restante. Sin embargo, la Autoridad Portuaria podrá concesionar el uso de alguna otra zona o el de alguna zona en la que finalice la actual.

Dentro de la DEUP, esta área tiene un uso global de Mixto comercial / complementario comercial.

### **3.2.3. ÁREA N.º 3: TRANSPORTE Y ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS**

El área n.º 3 está formada por una superficie de 606.867 m<sup>2</sup> distribuidos de la siguiente manera:

- Uso de servicio y equipamientos portuarios: 126.160 m<sup>2</sup>
- Uso de red viaria: 402.217 m<sup>2</sup>
- Uso de red ferroviaria: 78.490 m<sup>2</sup>

Se le ha asignado, a la superficie correspondiente con el uso de maniobra y manipulación de mercancías, una edificabilidad de 0,3603 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s y un perfil máximo de PB+IV.

Es un área que prácticamente pertenece a la APV, ya que, únicamente hay concesionada un 1,27 % de la superficie. Sin embargo, la Autoridad Portuaria podrá concesionar el uso de más zonas en el futuro.

Dentro de la DEUP, esta área tiene un uso global de Complementario.

### 3.2.4. ÁREA N.º 4: ÁREA ADMINISTRATIVA

El área n.º 4 está formada por una superficie de 15.138 m<sup>2</sup> distribuidos de la siguiente manera:

- Uso de servicio y equipamientos portuarios: 15.138 m<sup>2</sup>

En la actualidad, un 84 % de la superficie pertenece a la APV y el restante 16 % está concesionado.

En lo que respecta a los parámetros de ordenación, se propone una edificabilidad máxima de 1,3786 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s y un perfil máximo de PB+VIII.

Dentro de la DEUP, esta área tiene un uso global de Complementario comercial.

En definitiva, las actuaciones urbanísticas que se desprenden del presente Plan Especial van ligadas a los parámetros urbanísticos que en él se definen. A continuación, se resumen las superficies totales de cada una de ellas, así como las superficies correspondientes con la ocupación máxima y la edificabilidad máxima permitida en cada área, con excepción de aquellas zonas cuyos usos pormenorizados sean de infraestructuras y servicios, red viaria y red ferroviaria, para las cuales el Plan Especial no establece parámetros.

|   | ÁREA   | Superficie total (m <sup>2</sup> ) | Edificabilidad (m <sup>2</sup> t/m <sup>2</sup> s) |
|---|--|------------------------------------|--|
| <b>Área n.º 1:<br/>Náutico deportivo<br/>y recreativo</b>               | Uso náutico deportivo y recreativo           | 266.546                            | 0,3603   |
|   | Uso de infraestructuras y servicios          | 16.557                             |  |
| <b>Área n.º 2:<br/>Comercial</b>  | Uso de maniobra y manipulación de mercancías | 2.639.624                          | 0,3603   |
|   | Uso de infraestructuras y servicios          | 60.398                             |  |
| <b>Área n.º 3:<br/>Transporte y<br/>actividades<br/>complementarias</b> | Uso de servicios y equipamientos portuarios  | 126.160                            | 0,3603   |
|   | Uso de red viaria                            | 402.217                            |  |
|   | Uso de red ferroviaria                       | 78.490                             |  |
| <b>Área n.º 4:<br/>Administrativa</b>                                   | Uso de servicios y equipamientos portuarios  | 15.138                             | 1,38   |

Tabla 1. Resumen de las ocupación y edificabilidad máximas en cada área bajo el Plan Especial. Fuente: elaboración propia

## 4. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

En la memoria de viabilidad económica se analizará si los costes de las inversiones que se generan por la entrada en vigor del Plan, además de las que la Autoridad Portuaria va a llevar a

---

cabo próximamente, son asumibles por los agentes directamente implicados como resultado de la implementación de la nueva ordenación propuesta.

#### **4.1. ESTIMACIÓN ECONÓMICA**

Para estimar la viabilidad económica del Plan se tendrá en cuenta que se trata de un documento únicamente de ordenación urbanística, el cual delimita una serie de usos y define unos parámetros de ordenación para cada área definida, pero no desarrolla ni establece tipologías edificatorias, calidades o similar, por lo que no existe una definición concreta de las actuaciones. En este caso, como actuaciones se van a tomar, únicamente, las inversiones previstas por parte de la Autoridad Portuaria para el período 2019-2023 en la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia.

#### **4.2. GASTOS, INVERSIONES E INGRESOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA**

A continuación, se detallan las entradas y salidas de flujos de caja generados a partir de la aprobación del presente Plan Especial.

Como salidas de flujos de caja para la Autoridad Portuaria se tendrán en cuenta las inversiones a realizar por la APV y los gastos de conservación que la APV tendrá que asumir para el ámbito de ordenación.

Como inversiones se ha tomado como base de partida las previsiones del plan de inversiones de la APV para el período 2019-2023. Ante la falta de definición sobre los horizontes de ejecución de cada una de ellas, se ha estimado un reparto equitativo a lo largo de los 5 años. Por otra parte, en cuanto a los gastos de reparación y mantenimiento del ámbito, su valor se estimará a través de un ratio obtenido de las cuentas anuales de la Autoridad Portuaria relacionando el importe de este concepto de gasto con la tasa de ocupación.

A continuación, se resumen las inversiones que se han tenido en cuenta:

| Inversiones   | Importe                 |
|---|-------------------------|
| Urbanización y nuevo comedor (Ordenación patio)                                   | 860.000,00 €            |
| Reubicación de talleres   | 2.000.000,00 €          |
| Acondicionamiento Muelle Sur (Fase I)   | 17.000.000,00 €         |
| Acondicionamiento parcela antiguo astillero                                       | 3.000.000,00 €          |
| Rehabilitación edificios antiguo astillero  | 8.000.000,00 €          |
| Adecuación atraques para cruceros antiguo astillero                               | 12.000.000,00 €         |
| Edificio servicios múltiples frente Nazaret                                       | 2.500.000,00 €          |
| Remodelación terminal f.c. Muelle Príncipe Felipe. Adaptación ancho UIC           | 8.262.000,00 €          |
| Suministro aparatos de vía para remodelación terminal f.c. Muelle Príncipe Felipe | 2.000.000,00 €          |
| Traslado de puertas Terminal Pública Contenedores                                 | 1.245.000,00 €          |
| Remodelación red viaria y f.c. entre Muelle Poniente y Muelle Costa               | 45.306.000,00 €         |
| Reordenación viaria acceso área de pasajeros                                      | 9.000.000,00 €          |
| Prolongación del vial de la ampliación sur. Fase II                               | 1.456.000,00 €          |
| Equipamiento acceso sur   | 1.500.000,00 €          |
| Cerramiento y control de accesos en muelle Turia y Sur .                          | 843.866,67 €            |
| Control de accesos entorno oficinas APV.  | 780.000,00 €            |
| Edificios servicios de inspección   | 8.271.000,00 €          |
| <b>TOTAL</b>  | <b>124.023.866,67 €</b> |

Tabla 2. Inversiones previstas por la APV para el período 2019-2023 en el ámbito de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia. Fuente: APV

Las inversiones disponibles pertenecen al período de 5 años comprendidos entre los años 2019 y 2023, pero se prevé que el Puerto continúe en el futuro con un ritmo similar de inversión en los años siguientes, para poder mantener la competitividad del Puerto y hacer frente a las demandas de los clientes. Para tener esas futuras inversiones en cuenta, se ha realizado la hipótesis de que la cifra correspondiente con la inversión en el período comprendido entre los años 2024 y 2028 será similar a la del ciclo de 5 años anterior y conocido, actualizada al IPC. Para ello se han consultado las previsiones realizadas por el Fondo Monetario Internacional, que indican que para el año 2023 y siguientes, el IPC será del 1,94 %. Este proceso se ha repetido, de manera análoga, para los períodos 2029-2033 y 2034-2038.

| Inversiones previstas en el ámbito del Plan Especial Sur 2 | Inversión anual (en €) |
|--|------------------------|
| Período 2019-2023  | 124.623.866,67         |
| Período 2024-2028  | 127.041.569,68         |
| Período 2029-2033  | 129.506.176,13         |
| Período 2034-2038  | 132.018.595,95         |

Tabla 3. Importe de las inversiones previstas en el ámbito del Plan Especial de la Zona Sur 2. Fuente: elaboración propia

La estimación de los gastos de reparación y mantenimiento anuales se ha realizado a partir de la tasa de ocupación y de un ratio obtenido entre ésta y los gastos de reparaciones y conservación reflejados en las cuentas anuales del Puerto de Valencia de 2017. A continuación, se detallan las cifras obtenidas:

|                                       | Cuentas anuales 2017 |
|---------------------------------------|----------------------|
| Tasa de ocupación                     | 26.859.128,57        |
| Gastos de reparaciones y conservación | 6.830.911,96         |
| <b>RATIO gastos de reparación</b>     | <b>25,4 %</b>        |

Tabla 4. Ratio obtenido para el cálculo de los gastos de reparación y mantenimiento anuales. Fuente: elaboración propia

Por tanto, el gasto que se generará para la Autoridad Portuaria anualmente se obtendrá como el 25,4 % de la tasa de ocupación correspondiente en cada año.

En cuanto a los ingresos, estos estarán formados, principalmente, por las tasas derivadas de las concesiones de todo el ámbito, teniendo en cuenta que, con la nueva ordenación en la que se incluyen los nuevos viales proyectados, se modificarán algunas de las concesiones actuales además de ampliarse la superficie concesionable.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM) regula en el Artículo 161 y siguientes, el régimen económico de la utilización del dominio público y de la prestación de los servicios portuarios. En base a esta regulación, los ingresos obtenidos por parte de la Autoridad Portuaria serán por la materialización de las tasas aplicables. En este caso se considerarán las siguientes:

- Tasa de ocupación
- Tasa de obras e instalaciones
- Tasa de actividad

Según el TRLPEMM, *la base imponible de la tasa de ocupación se calcula como el valor del bien de dominio público ocupado, la cual se determina de la siguiente forma:*

*a) Ocupación de los terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado.*

*b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divide la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos.*

*c) Ocupación de obras e instalaciones. El valor del bien estará formado por el valor de las obras e instalaciones por un lado y su depreciación por otro lado.*

En este caso, para el cálculo del valor de la depreciación anual se ha dividido el valor del bien por su vida útil (20 años).

En lo que respecta al tipo de gravamen anual aplicable, en el Artículo 176 del TRLPEMM se indica lo siguiente:

*a) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto para:*

*1.º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 5,5, por ciento.*

*2.º Actividades auxiliares o complementarias de las portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 6,5 por ciento.*

*3.º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: 7,5 por ciento.*

*c) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de obras e instalaciones para:*

*1.º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 5,5 por ciento del valor de los terrenos y del espacio de agua, el 3,5 por ciento del valor de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, y otras obras o instalaciones asociadas con la actividad pesquera, el tipo de gravamen aplicable al valor de la obra o instalación será del 0,5 por ciento*

*2.º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 6,5 por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada*

*3.º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: el 7,5 por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada*

Ante la falta de datos exactos, la tasa de ocupación se ha estimado en base a los datos de las concesiones existentes y según el TRLPEMM. La base imponible de cada concesión se ha calculado a partir de la valoración de los terrenos del Puerto de Valencia y la superficie total ocupada por cada una de las concesiones. Por otro lado, la tasa de actividad estará comprendida entre un 20 % y un 100 % de la tasa de ocupación. Debido al carácter privado de este dato, no ha sido posible estimar la tasa de actividad individual de cada concesión, por lo que ha sido necesario realizar hipótesis sobre su importe. De acuerdo con las cuentas

anuales de la APV, el ratio entre la tasa de ocupación y la de actividad es del 53,2 %, por lo que dicho valor será el que se aplique en los cálculos para la estimación de la tasa de actividad partiendo de la tasa de ocupación calculada.

| Cuentas anuales 2017 |               |
|----------------------|---------------|
| Tasa de ocupación    | 26.859.128,57 |
| Tasa de actividad    | 14.302.054,15 |
| <b>RATIO</b>         | <b>53,2 %</b> |

Tabla 5. Cálculo del ratio que relaciona la tasa de ocupación con la de actividad. Fuente: elaboración propia

En cuanto a la tasa de obras e instalaciones, se ha realizado la hipótesis que a continuación se describe para su estimación. Las edificaciones actualmente existentes en el Puerto se ha supuesto que han sido construidas por los concesionarios por lo que en el momento actual no devengarían tasa de ocupación de obras e instalaciones. Asimismo, se ha analizado el año de vencimiento de cada concesión individual y se ha supuesto que a su finalización las obras e instalaciones existentes revertirían a la APV, con lo que a partir del año siguiente a su vencimiento pasaría a devengar tasa de obras e instalaciones, bajo el supuesto de que se volvería a otorgar en concesión.

Para el cálculo de valor de las obras e instalaciones se ha utilizado una metodología de estimación realizada por un Colegio profesional de Arquitectos, la cual se resume a continuación:

Según esta metodología, el precio por metro cuadrado edificado para usos diferentes del de vivienda se obtendrá del producto del módulo base y un factor de localización entre 0,95 y 1 dependiente de la ubicación del ámbito. En este caso, dicho factor de localización se fijará en 0,95. El módulo base se obtendrá, a su vez, como producto de un valor por metro cuadrado fijado en 590 €/m<sup>2</sup> (según el Instituto Valenciano de la Edificación) y un coeficiente en función del tipo de edificación y su uso.

| Uso   | Coefficiente |
|---|--------------|
| Comercial con distribución  | 1,60         |
| Oficinas  | 1,60         |
| Cafeterías, bares, restaurantes   | 1,50         |
| Terminal marítima   | 1,90         |
| Salas polivalentes, usos múltiples  | 1,10         |
| Edificios de garajes  | 0,75         |
| Almacenes   | 0,70         |
| Almacenes, naves industriales metálicas (hasta 1000 m <sup>2</sup> )        | 0,60         |
| Almacenes, naves industriales metálicas (entre 1000 y 2000 m <sup>2</sup> ) | 0,55         |
| Almacenes, naves industriales metálicas (más de 2000 m <sup>2</sup> )       | 0,50         |
| Edificaciones auxiliares, carpas, etc.                                      | 1,05         |
| Servicio instalaciones deportivas   | 1,50         |
| Cobertizo sin cerrar  | 0,20         |

Tabla 6. Coeficientes utilizados para el cálculo del valor catastral de los inmuebles. Fuente: Instituto valenciano de edificación

Por último, para calcular el valor de cada uno de los bienes inmuebles del ámbito, se multiplicará el valor obtenido por metro cuadrado para cada uno y la superficie total construida.

Para comprobar la viabilidad económica del Plan, por tanto, se han realizado los cálculos a 20 años para dos escenarios, además de la diferencial. Un primer escenario basado en la situación actual y en la que no se producen nuevas concesiones, y una segunda situación en la que, a lo largo de los 20 años, se concesione el resto del dominio público disponible hasta completar las superficies a disposición, cumpliendo con los parámetros máximos establecidos en el presente Plan Especial.

Para calcular el VAN se ha utilizado una tasa descuento del 5 %.

Con este supuesto, la Tasa Interna de Retorno (en adelante TIR) tras la aplicación del Plan Especial será de 12 %, frente a un 11 % en la situación actual.

|               | ACTUALES        | TRAS PEZS2      | DIFERENCIA     |
|---------------|-----------------|-----------------|----------------|
| VAN (20 años) | 19.347.661,50 € | 24.509.358,01 € | 5.161.696,51 € |
| TIR (20 años) | 11 %            | 12 %            |                |

Tabla 7. Valor del VAN y TIR a 20 años para las tres situaciones. Fuente: elaboración propia



### 4.3. VIABILIDAD ECONÓMICA DEL PLAN

Con todos estos supuestos analizando las entradas y salidas de flujos de caja asociadas a la aprobación del Plan por parte de la Autoridad Portuaria, la TIR de los flujos de caja para un horizonte temporal de 20 años es igual al 12 %.

Se entiende que cualquier proyecto de transformación urbanística es viable económicamente cuando el impacto sobre el presupuesto de las entidades a quienes se asigna su coste, lo soporta.

En el Artículo 156.3 del TRLPEMM se recoge lo siguiente:

*“El objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se establece en el 2,5 por ciento y podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que se apruebe a estos efectos, en función de criterios de política económica y de transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios, de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de sostenibilidad de la actividad portuaria”*

Por tanto, con los datos recogidos en los apartados anteriores, si planteamos como objetivo obtener una tasa superior al 2,5 % de acuerdo con el artículo 156.3 del TRLPEMM, se puede concluir que **el Plan Especial es económicamente viable.**

## 5. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

La memoria de sostenibilidad trata de analizar qué cargas serán más relevantes para el sostenimiento de las actuaciones previstas desde el punto de vista de las Haciendas Públicas. Para ello, se analizará la situación actual del Puerto y una situación hipotética tras la aplicación del presente Plan Especial, en la que se supondrá que se edifica hasta alcanzar los parámetros máximos establecidos para cada una de las áreas funcionales en las que se divide el ámbito.

### 5.1. IDENTIFICACIÓN DE LOS CENTROS DE COSTE PREVISTOS

En este caso, la totalidad del ámbito pertenece al dominio público portuario, siendo su responsable la Autoridad Portuaria de Valencia. Por ese motivo, al Ayuntamiento de Valencia no soportará ningún gasto o inversión dentro del ámbito de ordenación.

### 5.2. ESTIMACIÓN DE LOS INGRESOS

#### 5.2.1. EXACCIONES Y TRIBUTOS QUE SE ACTIVAN CON EL DESARROLLO DEL PLAN

Los ingresos procedentes de las actuaciones urbanísticas que se desarrollen procedentes de la ejecución del Plan Especial se corresponderán con las siguientes exacciones o tributos que están en vigor en el ejercicio 2019:

- Impuesto sobre Construcción, Instalaciones y Obras (ICIO)

- Impuesto sobre bienes inmuebles (IBI)

### 5.2.2. CÁLCULO DE INGRESOS

#### a. Resultados, tasas e Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO)

Según la Ordenanza Reguladora del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras del Ayuntamiento de Valencia: *el impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras es un tributo indirecto que se establece de acuerdo con la autorización concedida en el artículo 59.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, y regulado de conformidad con lo que disponen los artículos 100 a 103, ambos inclusive, del citado texto refundido.*

Para el cálculo de la base imponible, y dado que no se conocen los costes de ejecución material de los bienes existentes, se utilizará la expresión recogida en el apartado 3.2. del Artículo 8 de la Ordenanza Reguladora y que se muestra a continuación:

$$BI = MBE \cdot Ct \cdot Ca \cdot Cc \cdot Sca$$

Donde:

*BI: Base imponible*

*MBE: Módulo básico de ejecución de edificación del Instituto Valenciano de Edificación, que se concreta en la cantidad de 586 €/m<sup>2</sup>*

*Ct: Coeficiente corrector en función de uso y tipología*

*Ca: Coeficiente corrector del tipo de actuación*

*Cc: Coeficiente corrector en función de la calidad de los materiales empleados*

*Sca: Superficie construida en la actuación*

Sin embargo, la Ordenanza Reguladora, en el Apartado V.- EXENCIONES Y BONIFICACIONES, en el Artículo 5 indica lo siguiente:

*Está exenta del pago del impuesto, la realización de cualquier construcción, instalación u obra de la que sea dueño el Estado, las Comunidades Autónomas o las Entidades Locales, que estando sujetas al mismo, vaya a ser directamente destinada a carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, obras hidráulicas, saneamiento de poblaciones y de sus aguas residuales, aunque su gestión se lleve a cabo por Organismos Autónomos, tanto si se trata de obras de inversión como de conservación.*

Por lo que **este impuesto no será de aplicación** en las construcciones realizadas en el ámbito del presente Plan Especial.

## **b. Impuesto de bienes inmuebles**

Según la Ordenanza Reguladora del Impuesto sobre Bienes Inmuebles del Ayuntamiento de Valencia: *el Impuesto sobre Bienes Inmuebles es un tributo directo de carácter real que grava el valor de los inmuebles en los términos establecidos en los artículos 60 a 77 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.*

Según el Artículo 6 de la Ordenanza: *La base imponible de este impuesto estará constituida por el valor catastral de los bienes inmuebles, que se determinará, notificará y será susceptible de impugnación conforme a lo dispuesto en las normas reguladoras del Catastro Inmobiliario.*

Con respecto al tipo de gravamen, en el Artículo 10 de la Ordenanza se indica lo siguiente:

*Los tipos de gravamen aplicables, conforme a lo dispuesto en el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, son los siguientes:*

- a) Sobre bienes inmuebles de naturaleza urbana: 0.723 %*
- b) Sobre bienes inmuebles de naturaleza rústica: 0.437 %*
- c) Sobre bienes inmuebles de características especiales: 1,10 %*

Además, en el Artículo 2.3. se indica que *“A los efectos de este impuesto, tendrán consideración de bienes inmuebles rústicos, de bienes inmuebles urbanos y de bienes inmuebles de características especiales los definidos como tales en las normas reguladoras del Catastro Inmobiliario.”*

En el Artículo 8 del Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Catastro Inmobiliario se indica lo siguiente:

### *Artículo 8. Bienes inmuebles de características especiales*

*1. Los bienes inmuebles de características especiales constituyen un conjunto complejo de uso especializado, integrado por suelo, edificios, instalaciones y obras de urbanización y mejora que, por su carácter unitario y por estar ligado de forma definitiva para su funcionamiento, se configura a efectos catastrales como un único bien inmueble.*

*2. Se consideran bienes inmuebles de características especiales los comprendidos, conforme al apartado anterior, en los siguientes grupos:*

- a) Los destinados a la producción de energía eléctrica y gas y al refino de petróleo, y las centrales nucleares.*
- b) Las presas, saltos de agua y embalses, incluido su lecho o vaso, excepto las destinadas exclusivamente al riego.*

c) Las autopistas, carreteras y túneles de peaje.

d) Los aeropuertos y puertos comerciales.

3. A efectos de la inscripción de estos inmuebles en el Catastro y de su valoración no se excluirá la maquinaria integrada en las instalaciones, ni aquella que forme parte físicamente de las mismas o que esté vinculada funcionalmente a ellas.

Por lo tanto, se concluye que todas las edificaciones existentes en el ámbito del Plan o que se puedan edificar en el futuro, a raíz del propio Plan, serán considerados Bienes Inmuebles de Características Especiales, por lo que el gravamen al que estarán sometidos será de 1,10 %.

Ante la falta de datos, por su carácter confidencial, acerca de los valores catastrales de los bienes inmuebles situados en el interior del ámbito del presente Plan Especial, se ha tomado como punto de partida el valor catastral total de los bienes inmuebles de características especiales (BICE) situados en el interior del Puerto de Valencia, obtenido de la página web del catastro:



Grupo D2 por municipio y variables  
Unidades: Miles de Euros

|                | Unidades | Valor catastral |
|----------------|----------|-----------------|
| 46250 Valencia | 116      | 561.663         |

Notas:  
1) D2 - Pueros comerciales

Fuente: Dirección General del Catastro.

Figura 2. Valor catastral total de los BICE en el Puerto de Valencia. Fuente: Dirección General del Catastro

Por otro lado, se ha consultado las fichas del catastro correspondientes, de la que se ha obtenido una superficie construida total de 385.638 m<sup>2</sup>. Con ese dato y la superficie construida total en el ámbito de aplicación del presente Plan Especial, que es de 290.847,85 m<sup>2</sup>, se ha obtenido que la Zona Sur 2 se corresponde con un 75,4 % de toda la superficie construida del Puerto. Por tanto, con ese porcentaje y el valor catastral total de 561.663 miles de euros, se ha obtenido un valor catastral medio de 1.456,45 €/m<sup>2</sup> construido para el ámbito de estudio. Por último, para calcular el valor catastral de cada uno de los bienes inmuebles del ámbito, se multiplicará este valor medio por la superficie total construida en cada uno de ellos.

Por tanto, el IBI de las edificaciones existentes dentro de cada área será el siguiente:

|   | Base Imponible        | Tipo gravamen (BICE) | IBI (€)             |
|---|-----------------------|----------------------|---------------------|
| <b>Área N.º 1: Náutica deportiva y recreativa</b>           | 48.543.990,79         | 1,1%                 | 533.983,90          |
| <b>Área N.º 2: Comercial</b>                                | 342.600.870,44        | 1,1%                 | 3.768.609,57        |
| <b>Área N.º 3: Transporte y actividades complementarias</b> | 7.471.595,62          | 1,1%                 | 82.187,55           |
| <b>Área N.º 4: Administrativa</b>                           | 25.608.974,08         | 1,1%                 | 281.698,71          |
| <b>TOTAL</b>  | <b>424.225.430,93</b> |                      | <b>4.666.479,74</b> |

Tabla 8. Resumen IBI de los inmuebles de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia sin aplicación del Plan Especial. Fuente: elaboración propia

Por otro lado, para estimar el IBI que el Ayuntamiento de Valencia ingresará una vez se edifique y urbanice todas las áreas en base al presente Plan Especial, se han aplicado los parámetros de edificabilidad máxima y perfil máximo sobre las superficies razonablemente edificables dentro de cada una de las áreas de ordenación. Con ello se ha obtenido la superficie construible añadida, a la que se le ha aplicado el valor catastral medio anteriormente definido y el gravamen del 1,1 % correspondiente con los Bienes Inmuebles de Característica Especiales. Como resultado para el año 20 tras la aplicación del Plan Especial se ha obtenido lo que se puede observar a continuación, ya que se supondrá que la situación máxima en términos de superficie construida, cumpliendo los parámetros de ordenación de cada zona, se alcanzará en 20 años, cuando se haya concesionado todo lo concesionable, lo cual se hará linealmente a lo largo de los 20 años, a excepción de la parcela de Boluda, la cual está definida en el presente Plan Especial como un área de ordenación especial, regida por su propia ficha de ordenación y con unos parámetros edificatorios diferentes al resto del área n.º 2 comercial. Por tanto, el IBI correspondiente a esa parcela se ha introducido de manera independiente y a partir del año 4 (2021), en el que previsiblemente se ejecutará la nueva edificación, ya que está previsto iniciarlo en el cuarto trimestre de 2020.

|   | Base Imponible   | Tipo gravamen (BICE) | IBI (€)       |
|---|------------------|----------------------|---------------|
| <b>Área N.º 1: Náutica deportiva y recreativa</b>           | 139.097.075,58   | 1,1%                 | 1.530.067,83  |
| <b>Área N.º 2: Comercial (sin parcela de Boluda)</b>        | 1.384.360.053,90 | 1,1%                 | 15.227.960,59 |
| <b>Área N.º 3: Transporte y actividades complementarias</b> | 61.272.385,46    | 1,1%                 | 673.996,24    |
| <b>Área N.º 4: Administrativa</b>                           | 30.394.582,04    | 1,1%                 | 334.340,40    |
| <b>SUBTOTAL</b>   | 1.615.124.096,99 |                      | 17.766.365,07 |
| <b>Área N.º 2: Comercial (parcela de Boluda)</b>            | 20.186.416,22    | 1,1%                 | 222.050,58    |
| <b>TOTAL</b>  | 1.635.310.513,21 |                      | 17.988.415,65 |

Tabla 9. Resumen IBI de los inmuebles de la Zona Sur 2 del Puerto de Valencia tras aplicación del Plan Especial.  
 Fuente: elaboración propia

### 5.3. RESULTADO

En este caso el Ayuntamiento de Valencia solo obtendrá ingresos a partir de la materialización del presente Plan Especial, todos ellos impuestos, ya que no tendrá que hacer frente a ninguna inversión por desarrollarse todas ellas dentro del dominio público portuario y ser asumidas, en su caso, por la Autoridad Portuaria de Valencia.

La estimación del total de ingresos recibidos por las haciendas públicas a través del Impuesto de Bienes Inmuebles en el año 20 tras la aplicación del presente Plan Especial será de 17.988.415,65 €, derivados de un valor catastral estimado total de 1.635.310.513,21 € y un gravamen del 1,1 % por tratarse todas las edificaciones de Bienes Inmuebles de Características Especiales.

Este importe supone un incremento de 13.321.935,91 € en 2038 con respecto a la situación actual en el Puerto de Valencia. En términos de VAN de los flujos de caja generados por el abono del IBI al Ayuntamiento, su importe para los veinte años de análisis sería de 58,1 millones de euros en la situación actual y 128,2 millones tras la ejecución de toda la edificabilidad permitida en el presente Plan Especial, lo cual supondrá un escenario diferencial de 70,1 millones de euros.

Por tanto, ha de concluirse que, desde el punto de vista de las haciendas públicas, el PEZS2 del Puerto de Valencia no compromete de ninguna manera los recursos del Ayuntamiento de Valencia, ya que únicamente ingresa el valor de los impuestos, sin tener que hacer frente a ningún tipo de inversión ni costes de mantenimiento sobre el ámbito. Por tanto, el Plan Especial es sostenible económicamente.

## 6. CONCLUSIÓN

En base a todo lo anterior, una vez analizada la viabilidad económica para la APV como agente responsable de la ejecución de las inversiones y la sostenibilidad económica para el Ayuntamiento de Valencia como organismo promotor del Plan, se ha podido concluir el desarrollo del presente PEZS2 del Puerto de Valencia es **“económicamente viable y sostenible”**.