

DILIGENCIA. - El presente Documento fue aprobado de p.u.b. vacante  
por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 11 de Octubre de 1990

Valencia 29 OCT, 1990

El Secretario General

PROYECTO

DE

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DE LA ZONA SUR DEL PUERTO

ANTECEDENTES

El Puerto Autónomo de Valencia inició las obras de construcción de un nuevo acceso por el Sur el año 1.985, mediante la acción concertada de la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Puertos y Costas, que conjuntamente elaboraron un plan de mejora de accesos a los puertos.

El Proyecto de estas obras se realizó con total acuerdo del Excmo. Ayuntamiento de Valencia, que por aquél entonces estaba iniciando los estudios para la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana. Tal fue el acuerdo que ambas Instituciones, Ayuntamiento y Puerto, tomaron la decisión de suscribir un convenio marco, que tanto en el caso de este nuevo acceso, como en toda el área en contacto con la ciudad, definiese unas directrices que sirviesen para todas las acciones de futuro que se pudiesen emprender. Nada refleja mejor el contenido del citado acuerdo que el enunciado del mismo: "CONVENIO DE COLABORACION ENTRE EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA Y EL PUERTO AUTONOMO DE VALENCIA SOBRE LA ORDENACION URBANISTICA DEL ENTORNO PORTUARIO Y SU RELACION CON LA CIUDAD".

En el Artículo 3<sup>o</sup> del precitado convenio, tanto el Excmo. Ayuntamiento de Valencia, como el Puerto Autónomo, de común acuerdo, consideraran como básicos los siguientes criterios para la definición del Area Sur del Puerto.

- El Puerto de Valencia, está considerado como un elemento de primera magnitud en la actividad económica del municipio y de la Comunidad Valenciana. Para garantizar la operatividad futura del Puerto, se han asegurado sus posibilidades de expansión cuando las exigencias del tráfico así lo requieran. Esta garantía se obtiene por la delimitación, como reserva de ampliaciones portuarias a medio y largo plazo, de la zona situada al Sur de las instalaciones actuales y que se extiende hasta la desembocadura del nuevo cauce del rio Turia, tal como se indica en el Plan General de Ordenación Urbana que está pendiente de su aprobación definitiva.
- El núcleo urbano de Nazaret, inmediato a la zona Sur portuaria, debe ser protegido, ambiental y efectivamente, de su proximidad al Puerto y al desarrollo futuro del mismo, a través de un conjunto de medidas que se detallan en el precitado Convenio.
- Se establece en el Convenio, el acuerdo entre el Excmo. Ayuntamiento de Valencia y el Puerto Autónomo de Valencia de:
  - a) Incluir en la Ordenación Urbana de Valencia el nuevo Acceso Sur al Puerto, conectado con las marginales del nuevo cauce del rio Turia mediante el puente, actualmente en construcción, ejecutado directamente por la Dirección General de

Carreteras. Este nuevo Acceso Sur enlaza las instalaciones actuales con la red arterial de carreteras y además sirve de apoyo para las futuras ampliaciones del Puerto en su Zona Sur.

- b) Establecer las reservas de suelo precisas para evitar los impactos negativos que sobre el barrio de Nazaret pueda generar la actividad portuaria.

En cumplimiento del apartado que obliga a minimizar el impacto del Nuevo Acceso Sur sobre el barrio de Nazaret, el Puerto Autónomo de Valencia ha dado en concesión al Excmo. Ayuntamiento de Valencia, una parcela de unos 40.000 m<sup>2</sup>. para la creación de un jardín, que fue inaugurado durante el año 1.988.

Dentro del Convenio entre ambas instituciones, se contemplan asimismo otras actuaciones tendentes a mejorar la calidad de la zona de contacto entre el Puerto y la ciudad, actuaciones que se llevarán a cabo en la medida en que con el tiempo sea posible.

En el Artículo 7<sup>o</sup> del Convenio se dice textualmente:

"El Puerto Autónomo de Valencia, a fin de evitar usos de posible impacto negativo en el entorno urbano de Nazaret, acepta limitar los usos en los terrenos recayentes entre la actual concesión de la Escuela de Deportes de la Iglesia "Benimar" y la carretera de acceso Sur al Puerto, a los previstos en el Avance de Plan General de Valencia para dicha zona, es decir, edificación con destino terciario y arquitectura adecuada al

entorno urbano, quedando así excluida su utilización para almacenamiento de graneles, contenedores o mercancías al aire libre. El Ayuntamiento de Valencia reconsiderará las limitaciones volumétricas del Avance de Plan General a fin de facilitar el uso de oficinas/comercial de este sector, a través de la asignación de una volumetría comprendida entre 1,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y 1,4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> al suelo afectado por este uso.

Los terrenos situados entre la parcela de 40.000 m<sup>2</sup> cedida por el Puerto Autónomo de Valencia para ajardinamiento y la nueva carretera de acceso Sur al puerto serán destinados preferentemente a los mismos usos descritos anteriormente. Si, de forma excepcional, la demanda de suelo para almacenamiento de contenedores en el area portuaria supusiera la total ocupación de todas las zonas aptas para este uso en el Puerto Autónomo, podrán establecerse en este sector almacenamientos de contenedores al aire libre, siempre que los mismos no se ubiquen a menos de 10 m. del límite de la zona verde y quedando excluidos aquellos con contenido de materias nocivas o potencialmente peligrosas."

Asimismo, en el artículo 8<sup>o</sup> del Convenio se dice:

"El Puerto Autónomo de Valencia acepta la limitación contenida en el Plan General de Valencia, referente al sector 16 del Suelo Urbanizable Programado, en el sentido de no autorizar usos industriales ni aprobar concesiones con ese destino en la totalidad del suelo comprendido entre la carretera de acceso Sur y el límite Oeste del Area de Servicios Portuarios. La ordenación

de este sector será llevada a cabo mediante un Plan Parcial, adaptado a las determinaciones del Plan General".

Precisamente, la aceptación por parte del Puerto Autónomo de Valencia del contenido de este artículo es lo que motiva la redacción del presente "PLAN ESPECIAL DE ORDENACION EN LA ZONA SUR DEL PUERTO".

#### CONDICIONES LEGALES

La redacción del presente Plan Especial, en cuanto a aspectos legales se refiere, queda sujeta al contenido de la Orden Ministerial del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de Marzo de 1.979 (B.O.E. de 5 de Abril), sobre los Planes de Ordenación de la Zona de Servicio de los puertos de interés general, con la configuración de Planes Especiales de carácter urbanístico.

En el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, el Puerto de Valencia se recoge en el planeamiento general, como parte de la estructura general y orgánica del territorio.

Para un mejor entendimiento del contenido del Plan Especial y de su tramitación, cabe señalar que:

La Orden ministerial de 29 de Marzo de 1.979, sobre Planes de ordenación de la zona de servicio de los puertos (B.O.E. de 5 de Abril) ha sido contemplada en el Fundamento jurídico 4<sup>o</sup> de la Sentencia del Tribunal Constitucional de 1.984, que señala que corresponde al ambito

de las competencias de la autoridad portuaria y que se refiere a un plan específico para la zona del puerto.

Los artículos 17.2 y 34.1, párrafo segundo, de la Ley del Suelo y los 143 a 145 del Reglamento de Planeamiento, atribuyen la redacción de los Planes Especiales de infraestructuras a los organismos que tengan a su cargo la ejecución -y utilización- de las obras, aunque, como dice el Reglamento, no sean entidades ni organos urbanísticos. La Orden de 1.979 atribuye a los organismos portuarios la formulación de los Planes de ordenación de la zona de servicio de los puertos.

En cuanto a la tramitación, el artículo 147.1 y 147.2 del Reglamento de Planeamiento, dice:

"que las aprobaciones inicial y provisional de los Planes Especiales corresponden al organismo que los hubiera redactado, lo que concuerda con el artículo 2<sup>o</sup> 1 de la Orden de 1.979 que atribuye la tramitación al organismo redactor.

De acuerdo con el Real Decreto-Ley 16/1981, la aprobación definitiva corresponde al Ayuntamiento en capitales de provincia y ciudades de mas de cincuenta mil habitantes. Esta aprobación se produce también por el transcurso de tres meses desde la entrada del expediente completo en el registro del organo competente para otorgarla. Con la publicación de la aprobación entra en vigor el Plan, según el artículo 56 de la Ley del Suelo."

## PRINCIPIOS BASICOS EN LA REDACCION DEL PLAN ESPECIAL

El continuado crecimiento de la actividad del Puerto de Valencia, es evidentemente la razón que motiva la expansión, tanto de su línea de atraque, como de la superficie de almacenamiento de mercancías. Esta expansión se produce apoyándola sobre la zona de servicios del puerto por el Sur, que viene limitada por la margen izquierda del nuevo cauce del Río Turia, dando lugar a la Ampliación Sur del Puerto. En este sentido, el Plan Especial parte de una sólida base de apoyo y con unas hipótesis de partida en cuanto a necesidades de futuro, contrastadas con la realidad, como son:

- Evolución del tráfico, tanto de mercancía general como containerizada durante los últimos 10 años.
- Necesidad de línea de atraque para atender la previsión de futuro, cuando se está al borde de la congestión.
- Superficie necesaria para una racional explotación de la manipulación de mercancías en un horizonte de 25 años.

Habida cuenta de las dificultades para que el tránsito de mercancías pueda acceder por la zona Norte, se estructura toda la red de comunicaciones, tanto por carretera como por ferrocarril por el Sur, apoyándose para ello en el nuevo acceso Sur al Puerto, que mediante las marginales del nuevo cauce del Río Turia y la penetración Oeste, conectará con el By-Pass en un próximo futuro. Con esta conexión, el tráfico

se canaliza en su gran mayoría fuera de la ciudad, consiguiendo con ello liberar el casco urbano de la pesada carga que está soportando.

Ha habido un contacto directo con los agentes sociales para compulsar sus criterios, conducentes en su conjunto a precisar determinados aspectos del Plan Especial:

- Grupos políticos, con representación parlamentaria y municipal
- Federación de la Asociación de Vecinos de Valencia
- Cámara de Comercio, Industria y Navegación
- Confederación Empresarial Valenciana
- Asociación de Consignatarios
- Asociación Naviera Valenciana
- Asociación de Empresas Estibadoras
- Federación de Transportistas.

La información obtenida con todos estos contactos, así como la coordinación con la Dirección General de Carreteras, ha constituido un apoyo importante en la redacción de este Plan Especial, que pretende que sus propuestas sean las mas adecuadas para el desarrollo futuro del Puerto de Valencia, como elemento de primera magnitud en la actividad económica de la Comunidad Valenciana.

El resultado del esfuerzo llevado a cabo con todas las gestiones efectuadas, debe servir para asegurar la viabilidad de este Plan Especial, así como que sea asumido por todas las Administraciones Públicas.



Conocer las previsiones del Puerto de Valencia en cuanto a sus proyectos de expansión, constituye la premisa básica de este Plan Especial, que ha de servir de marco de referencia obligado para llevar a cabo las inversiones, con la mejor programación y coordinación. A tal efecto, el Plan Especial refleja las necesidades del Puerto de Valencia en un futuro ya inmediato.

#### CARACTERISTICAS DEL PLAN ESPECIAL

No es habitual la redacción de un Plan Especial en un ámbito de aplicación con unas características como la del que nos ocupa. En primer lugar, de las líneas geométricas que lo definen, hoy sólo son materializables las que tienen existencia física, pues una parte importante se implantan sobre un área de terreno no existente, que va a ser de nueva creación y por tanto, hoy están definidas por unas líneas teóricas dibujadas sobre un plano.

En cuanto a la ordenación del futuro suelo, dadas las "especiales características" de un Plan Especial en la Zona de Servicios de un Puerto, la ordenación propuesta tendrá la suficiente flexibilidad para acomodarse, según la evolución del tráfico de mercancías lo vaya exigiendo en cada momento.

Una característica muy a tener en cuenta en este Plan Especial, es que tanto en la fase de puesta en servicio inicial, como la del futuro más ambicioso, se ha tenido una muy especial preocupación por la canalización de los transportes, tanto de carretera como de ferrocarril, para conducirlos fuera del casco urbano, de forma que integrados en las

marginales del nuevo cauce del Río Turia unos, y en nuevo acceso los otros, el flujo de entrada y salida de camiones y trenes a través de la ciudad quedará disminuido de una forma muy importante.

#### OBJETIVOS Y PROPUESTAS DEL PLAN ESPECIAL

El Puerto de Valencia ha permanecido siempre atento a la evolución del transporte marítimo de mercancías, con la mira puesta en el futuro, de forma que la poderosa actividad económica que representa, no se viese nunca resentida y mucho menos paralizada, y la palabra PARALIZADA, se utiliza con toda objetividad, pues cuando un puerto pierde la oportunidad de estar a la cabeza del desarrollo portuario, cuando no responde con capacidad para asumir la responsabilidad que el tráfico demanda, ello no quiere decir que el puerto se queda estancado en la cota de desarrollo alcanzado, sino que la mercancía busca economías de escala y menores costes en grandes puertos con buen equipamiento, y ello origina una huída de la mercancía, con el consiguiente retroceso de la actividad portuaria, que acaba estrangulando al puerto en cuestión.

El Puerto de Valencia quiere, puede y debe estar a la cabeza del desarrollo portuario en el mar Mediterráneo, pues es plenamente consciente del enorme efecto multiplicador que su actividad económica genera en la Comunidad Valenciana.

Como dato demostrativo que nos permite contemplar la evolución del tráfico de mercancías en el Puerto Autónomo de Valencia, es de gran interés, mostrar como se ha distribuido a lo largo del tiempo la mercancía que se carga, descarga y en definitiva se manipula en sus muelles.

Para ello, en distintos periodos de tiempo, que hemos reducido a quinquenios, se resume a continuación como ha evolucionado el tráfico cada una de las mercancías que básicamente dividimos en cuatro grandes bloques:

SOLIDOS

GRANELES

LIQUIDOS

CONTAINERIZADA

MERCANCIA GENERAL

NO CONTAINERIZADA

GRANELES: En millones de toneladas

1.978 .....	4,53
1.983 .....	5,13
1.988 .....	5,00

En estos diez años, las variaciones producias son:

Incremento porcentual absoluto .....	10,4%
Incremento porcentual medio .....	1,04%
Incremento porcentual acumulativo .....	1,00%

MERCANCIA GENERAL: En millones de toneladas.

Merece especial atención este punto, ya que este tipo de mercancía es la que ha sufrido la mayor evolución en el tiempo,

tanto en cantidad, como en la aparición del contenedor como medio de envase para el transporte de mercancías, que representa para ésta mayor seguridad frente a la meteorología, menos vulnerable a golpes, robos, etc., y un mejor aprovechamiento del espacio en el barco.

Se puede comprobar a continuación el gran incremento experimentado por el tráfico de contenedores, que en 1.978 estaba en sus inicios de aparición y en 1.988, diez años después, está consolidado como el elemento de mayor garantía para el transporte.

Veamos a continuación la evolución en el tiempo del volumen de mercancía general, diferenciando la que se transporta en las dos modalidades: NO CONTAINERIZADA Y CONTAINERIZADA:

MERCANCIA GENERAL NO CONTAINERIZADA: En millones de toneladas

1.978 .....	1,8
1.983 .....	1,6
1.988 .....	2,2

En estos diez años, las variaciones producidas son:

Incremento porcentual absoluto .....	22,2%
Incremento porcentual medio .....	2,22%
Incremento porcentual acumulativo .....	2,00%

MERCANCIA GENERAL CONTAINERIZADA: En millones de toneladas

1.978 .....	0,6
1.983 .....	1,6
1.988 .....	3,4

En estos diez años, las variaciones producidas son:

Incremento porcentual absoluto .....	467%	***
Incremento porcentual medio .....	46,7%	***
Incremento porcentual acumulativo .....	18,9%	***

Se han señalado con \*\*\* estos datos, por ser su significado enormemente explicativo de la evolución del tráfico de contenedores, que ha alcanzado unos niveles muy importantes.

El volúmen de toneladas alcanzado en el tráfico de contenedores no es caprichoso ni fruto del azar, sino que es el resultado de una política de captación de tráfico, en base a dar el mejor servicio, y con unos costes para la manipulación del contenedor inferiores a los de otros puertos. Estos aspectos, fundamentales en el transporte marítimo, han hecho que el contenedor, de una forma selectiva, haya elegido a Valencia como su puerto preferido. El Puerto Autónomo de Valencia se congratula de que el tráfico de contenedores, el más deseado por todos, haya elegido su puerto como origen y destino, ya que se le puede hacer muy rentable y es además el tráfico limpio por excelencia.

Ante esta situación, el Puerto Autónomo de Valencia tiene que responder a la demanda del tráfico, pues las instalaciones actuales

están a punto de agotar su capacidad de manipulación de mercancía. Si el volumen de toneladas manipuladas en contenedor lo transformamos en T.E.U., es decir, en la unidad de medida que equivale a un contenedor de tipo medio, los datos que tenemos son:

1.978 .....	81.224 T.E.U.
1.983 .....	200.627 T.E.U.
1.988 .....	342.389 T.E.U.

valores que representan los siguientes incrementos:

Incremento porcentual absoluto .....	322%
Incremento porcentual medio .....	32,2%
Incremento porcentual acumulativo .....	15,5%

El Puerto Autónomo de Valencia, conocedor de esta evolución, estima que no se va a mantener una tasa de crecimiento porcentual acumulada del 15,5%, sino que la tendencia es a estabilizarse en un valor entre el 8% y el 9%, con una tasa de reducción de un 1% anual, de modo que la tasa de crecimiento quedaría en:

1.989 .....	14,5%
1.990 .....	13,5%
1.991 .....	12,5%
1.992 .....	11,5%
1.993 .....	10,5%
1.994 .....	9,5%
1.995 .....	8,5%
1.996 .....	8,0% estable

Con estas previsiones de tráfico de contenedores, para 1.996, el Puerto Autónomo de Valencia debe hacer frente a un total de:

$$N (1996) = 791.368 \text{ T.E.U.}$$

cantidad que es muy superior a la capacidad actual de todas las instalaciones dedicadas a la manipulación de contenedores.

Teniendo en cuenta que en la manipulación de contenedores la necesidad de superficie está evaluada en 1,20 m<sup>2</sup>. por cada T.E.U. que se manipula, en el horizonte del año 1.996, la superficie necesaria será de:

$$S = 791.368 \times 1,20 = 949.642 \text{ m}^2.$$

es decir, se necesitará de un millón de metros cuadrados para ubicar el tráfico de contenedores, lo que justifica la FASE I, que viene definida en el plan de etapas de ejecución del Plan Especial.

La evolución del tráfico de contenedores se ha destacado claramente de las demás, superando todas las previsiones que el propio puerto se ha venido haciendo, hasta el punto en que en muy poco tiempo nos veremos con nuestra capacidad agotada y sin posibilidad de ampliación de la instalación existente.

El primer gran objetivo del Puerto Autónomo de Valencia es el de hacer frente a este reto del transporte marítimo, creando una nueva zona de servicios por el Sur, con un destino prioritario y mayoritario, hacer frente al incremento del tráfico de contenedores, creando una gran área destinada a ello, con el mejor equipamiento posible para que se

pueda hacer frente a la demanda de servicio, con unas instalaciones, que por su rendimiento, sean capaces de generar unos costes lo mas bajos posibles para beneficio del usuario que en definitiva es el eslabón que acaba generando la actividad portuaria.

En el área objeto de este Plan Especial, el objetivo de utilizarla para manipulación de contenedores no es el único, sino que se complementa con otros tipos de tráfico de mercancías habituales en cualquier puerto, excepción hecha de aquellas mercancías que se encuadran dentro de los hidrocarburos y productos químicos a granel, que se manipularán en la dársena que a tal efecto se ha acondicionado en la zona Norte del puerto en la unión del Dique Norte con el Dique del Este.

#### ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN ESPECIAL

En base a las referencias contenidas en la legislación portuaria, el preámbulo de la Orden de 1979 dice que en estas zonas de servicio se vienen realizando las obras e instalaciones precisas para su desarrollo, a medida que son requeridas por las necesidades del tráfico terrestre o marítimo, lo que revela el carácter muy concreto de la ordenación, ya que nos hallamos ante una infraestructura portuaria, y éste es el destino de toda la zona de servicio, que determina precisamente la competencia exclusiva de la Administración del Estado. El preámbulo añade, junto a la previsión de la infraestructura, el establecimiento de limitaciones de uso en defensa del puerto, y, en general, con invocación de los artículos 17 y 20 de la Ley del Suelo, de medidas de protección



del puerto, como vía de comunicación y eslabón del sistema de transportes.

De aquí que podamos señalar como contenido del Plan Especial, los siguientes puntos:

- 1.- Ambito de aplicación.
- 2.- Normas urbanísticas.
- 3.- Viario y espacios libres al servicio de las instalaciones y de su utilización.
- 4.- Redes de servicios.
- 5.- Aguas residuales.
- 6.- Instalaciones portuarias propiamente dichas.
- 7.- El suelo existente, el de futuras ampliaciones. (El necesario para la protección, tanto del puerto como entidad económica y vía de comunicación, con de la ciudad respecto a la actividad portuaria).
- 8.- Instalaciones singulares
- 9.- Usos de la superficie objeto del Plan Especial.
- 10.- Limitaciones de uso.
- 11.- Usos provisionales.
- 12.- Plan de etapas
- 13.- Impacto sobre las playas
- 14.- Estudio de costes y financiación
- 15.- Planos a escala 1:2000

## 1.- AMBITO DE APLICACION Y CALIFICACION URBANISTICA

El presente Plan Especial, se elabora para la ordenación del área de la Zona de Servicios del Puerto Autónomo de Valencia, que queda limitada por:

**Norte:** Por el Norte queda limitada por la margen derecha del encauzamiento del antiguo río Turia y por la prolongación de dicha margen derecha, tal como se grafia en el plano de planta adjunto.

**Oeste:** Por este lado, la limitación la impone la valla de cerramiento de la Zona de Servicios del Puerto, que discurre junto al poblado de Nazaret y con un trazado que se aproxima al Camino del Canal, acaba contra la margen izquierda del azarbe que sirve de desagüe a la depuradora de Pinedo.

**Sur:** La margen izquierda del nuevo cauce del río Turia y el dique de abrigo de las obras de ampliación del Puerto por el Sur, son los límites por este lado.

**Este:** Por este lado, la limitación del área objeto del Plan Especial, viene definida por el dique de abrigo que discurre paralelo al canal de entrada al puerto.

Graficamente, en el documento n<sup>o</sup> 2 PLANOS, viene grafiado el ámbito de aplicación del Plan Especial.

De todas las líneas que sobre plano definen el ámbito de aplicación del Plan Especial, sólo se pueden materializar sobre el terreno las que lo limitan por el Oeste y el inicio de los límites por el Norte y por el Sur, puesto que en estos puntos hay un soporte de terreno para materializarlas; el resto de líneas son las que se podrán materializar de una forma definitiva cuando se hayan llevado a cabo las obras de abrigo de la nueva Dársena Sur, pues hoy no se podrían trazar dichas líneas más que sobre el agua.

La clasificación urbanística de los terrenos existentes objeto del Plan Especial viene definida en el PGOU como Suelo No Urbanizable (SNU) y Suelo Urbano (SU) y en ellos se encuentran las siguientes Zonas de calificación urbanística.

a) Sistemas Generales:

GRV-2 Sistema General de Comunicaciones. Red Viaria. Via Metropolitana. (Acceso Sur)

GTR-3 Sistema General de Transportes. Area Portuaria. (Zonas de Operación).

b) Otras Zonas de <sup>calificación</sup> ~~clasificación~~ urbanística:

TER-4 Terciario de baja densidad (area Club Náutico).

En cuanto a los nuevos terrenos ganados al mar deberán tener la clasificación de Suelo No Urbanizable (SNU) con la calificación de Sistema General de Transportes GTR-3 (area portuaria) en coherencia con la clasificación del Suelo establecida en el PGOU en su entorno.

Además de las Zonas de calificación urbanística que figuran en el Plan General para el ámbito que nos ocupa, se define en este Plan Especial una adicional para la superficie destinada a usos ferroviarios que se califica como GTR-2 Sistema General de Transportes. Ferrocarril.

Ahora bien, en esta zona GTR-2 se establecerá un régimen transitorio que permita su utilización para actividades portuarias en tanto no se produzca su ocupación por las instalaciones ferroviarias y siempre que dichos usos no impidan la actividad ferroviaria existente o futura.

Los usos y limitaciones inherentes a las calificaciones urbanísticas que se han citado serán los correspondientes al Plan General de Ordenación Urbana y con las particularidades que para cada caso puedan figurar en el "Convenio de Colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Valencia y el Puerto Autónomo de Valencia sobre la Ordenación Urbanística del Entorno Portuario y su relación con la Ciudad" de 19 de Mayo de 1.986.

## 2.- NORMAS URBANISTICAS

### Parcelación

Las condiciones de parcelación de la Zona Portuaria General, grafiada como B, del área objeto del plan especial, dado el carácter singular del uso de una zona portuaria y la inexistencia de condiciones físicas, se establecerán de acuerdo a las necesidades de cada momento, es decir, que no se define un tamaño mínimo de parcela, ya que en función del tipo de tráfico, intensidad del mismo, etc., se planteará en

cada caso una parcelación adecuada al momento. Cualquier cambio del tipo de tráfico, puede suponer una reparcelación distinta a la que inicialmente se plantee. En cualquier caso, la parcelación se efectuará de acuerdo a las necesidades y condiciones de cada concesión en la ZONA PORTUARIA GENERAL (ZONA B). La ZONA DE USOS TERCIARIOS (ZONA A), se desarrollará de acuerdo al correspondiente Estudio de Detalle que en su momento será redactado por el Puerto Autónomo de Valencia.

#### Ocupación máxima de parcela

En la ZONA PORTUARIA GENERAL (ZONA B), una vez parcelada una zona, de cada parcela resultante que sea objeto de concesión administrativa, se podrá edificar como máximo un 90% del total de la misma, salvo que el Puerto Autónomo de Valencia imponga una condición mas restrictiva en el momento de otorgar la concesión.

En cualquier caso, entre la valla límite de la parcela y la edificación, deberá quedar una franja de terreno sin construir, con un ancho mínimo de 4 mts., rodeando el perímetro de la parcela que sea colindante con otras parcelas.

En las parcelas colindantes con la valla de cerramiento que limita la zona de servicios del Puerto junto al Camino del Canal, la franja de terreno sin construir en la parte de parcela recayente a la valla de cerramiento del Puerto tendrá un ancho de 5 ms., de los que 3 ms. quedarán dentro de la parcela en concesión y los otros 2 ms. quedarán conformando una franja con arbolado, atendiendo a la protección paisajística de la huerta, derivada de las Normas de Coordinación Metropolitana.

### Altura de cornisa

La altura de cornisa en edificaciones, como naves de almacenamiento, quedará limitada a 14 ms. sobre la rasante de la calzada. En las naves de almacenamiento se permitirán dos alturas como máximo en su división interior.

En otros elementos como silos, instalaciones de carga, descarga y manipulación de mercancías, la altura será la que las características técnicas exijan en cada caso.

### Oficinas

El área objeto del Plan Especial, a efectos del criterio que defina el proyecto y construcción de oficinas, ya sean promovidas y/o ejecutadas por el propio Puerto de Valencia o por particulares, en parcelas que sean objeto de concesión administrativa, se divide en dos zonas:

ZONA A.- Esta zona es la comprendida entre la margen derecha del encauzamiento del viejo cauce del Rio Turia, la actual concesión de la Escuela de Deportes de la Iglesia "BENIMAR", la parcela de 40.000 m2. cedida por el Puerto Autónomo de Valencia al Ayuntamiento de Valencia para ajardinamiento y la nueva carretera de acceso Sur al Puerto, con el límite en la parte Sur, que viene grafiado en el correspondiente plano limitando esta zona 1.

En los terrenos de esta Zona A se podrá construir edificación con destino terciario, es decir, oficinas/comercial, promovidas por el Puerto Autónomo de Valencia y con una asignación volumétrica de 1,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, referida al suelo afectado en esta zona, que en el Documento n<sup>o</sup> 2 PLANOS, viene grafiada como tal y con la leyenda que la define adecuadamente.

Siguiendo el criterio de minimizar el posible efecto pantalla que los edificios futuros puedan generar se propone en la Zona A una edificación intensiva en altura con límite máximo de 25 plantas sobre la planta baja y una altura máxima de cornisa de 105,30 m.

El coeficiente de ocupación máxima por la edificación para toda la ZONA A se establece en un 50%.

La ordenación de este área se llevará a cabo mediante el correspondiente estudio de detalle.

ZONA B.- La zona así denominada, que se califica como Zona Portuaria General, comprende el resto del área objeto del Plan Especial que no está comprendida en la Zona A.

En esta Zona B, a los efectos del proyecto y construcción de edificios destinados a oficinas, tanto sea la promoción de las mismas por el Puerto Autónomo de Valencia, como por usuarios en concesiones administrativas, se estará sujeto a las siguientes normas urbanísticas:

- La superficie mínima será de 100 m<sup>2</sup>, y en régimen normal se construirá con planta baja y dos alturas, lo que implica una altura máxima de cornisa Hc=13,30 metros, según las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana.
  
- En casos singulares y previa razonada justificación, que deberá ser aceptada por el Puerto de Valencia, se podrá llegar hasta planta baja y cuatro alturas lo que implica una altura máxima de cornisa Hc=21,30 metros.

#### Aparcamientos en parcelas en concesiones

Para admitir a trámite un proyecto de construcción de naves, instalaciones y oficinas en una parcela en concesión, será obligatorio acompañar un estudio de las necesidades de aparcamiento del personal propio y de visitantes, a fin de prever dentro de la concesión las plazas necesarias de aparcamiento. Del mismo modo, se estudiará el posible movimiento de camiones dentro del recinto de la concesión.

#### Aparcamiento de tipo general

El Puerto Autónomo de Valencia, en función de las necesidades de aparcamiento que se puedan generar en zonas no sujetas a concesión, podrá construir cuantas zonas de aparcamiento de turismos y camiones estime conveniente, en recintos señalizados a tal efecto y que a juicio del organismo, podrán estar sujetos al pago de una tarifa horaria por utilización.



### Edificios complementarios del servicio portuario

El volúmen de personal que trabaja en el recinto portuario, demanda la creación de edificios complementarios al propio servicio portuario, como pueden ser: bar-cafetería o comedores de personal, cuyo diseño y construcción se ajustarán a la normativa de usos t.r.e. 1 del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.

El Puerto Autónomo de Valencia podrá autorizar y/o promover dentro de la zona objeto del presente Plan Especial, la construcción de este tipo de edificaciones, que a su vez irán complementadas con el aparcamiento adecuado o bien estarán situadas próximas a un aparcamiento, de tal modo que no se genere un conflicto puntual de vehículos junto al bar-cafetería o comedor de personal.

La limitación de alturas en estos edificios es de dos plantas y una superficie máxima construída de 500 m<sup>2</sup> por edificio.

### Edificios al servicio de las instalaciones

La actividad portuaria, demanda la existencia de básculas, puestos de control, centros de transformación, casetas de bombas contra-incendios y servicios higiénicos, que estarán situados en puntos convenientemente estudiados.

El diseño y construcción de los mismos será autorizado o promovido por el Puerto Autónomo de Valencia en función de las necesidades que vaya creando el servicio.

### Vallas de cerramientos

En cuanto al cerramiento que debe delimitar una concesión, las características que debe reunir serán las siguientes como mínimo:

- Muro de hormigón de 0,50 ms. de alto por 0,20 ms. de ancho, sobre un cimiento de hormigón de 0,50 ms. de ancho por 0,30 ms. de alto.
  
- Sobre el muro de hormigón, un cerramiento metálico que alcance como mínimo los 2,50 ms. sobre la rasante del suelo, cuya calidad y diseño habrá de aprobar siempre el Puerto Autónomo de Valencia.
  
- Las puertas tendrán en cada caso la dimensión adecuada a la entrada y salida de vehículos y en ningún caso abrirán hacia afuera de la concesión.

### 3.- VIARIO Y ESPACIOS LIBRES AL SERVICIO DE LAS INSTALACIONES Y SU UTILIZACION

En el Plan Especial que nos ocupa, es de capital importancia este capítulo, toda vez que condiciona una racional explotación de los muelles y superficies contiguas, ya que el flujo de entrada, salida y transporte interior de mercancías, debe ser lo más fluido posible, ya que de ello depende en gran medida que la rapidez de manipulación y transporte de la mercancía no encarezca la operación portuaria.

Cabe distinguir en este capítulo:

### Viario para circulación rodada

La existencia del nuevo acceso al Puerto por el Sur, representa un eje principal de circulación, que además de servir de acceso a la zona Norte, constituye el acceso directo a la superficie objeto de este Plan Especial.

Las características de esta vía de acceso, son similares a las de una autovía, con dos calzadas, cada una con dos carriles de 3,50 ms. y un arcén de 2,00 ms., separadas ambas por una mediana de 5 ms. de anchura; se permiten giros a la izquierda e incorporaciones, toda vez que la velocidad está limitada a 60 km/h.

La conexión de esta vía de acceso con los terrenos de la ampliación Sur del Puerto, se realizará en una primera instancia, cuando se ponga en servicio la FASE I, mediante una gran rotonda o glorieta con circulación rotatoria alrededor de una isleta central, en la que las trayectorias de los vehículos no se cruzan, sino que convergen y divergen según se trate de incorporaciones o salidas.

Cuando la intensidad de tráfico en la rotonda distribuidora alcance un nivel que, a juicio de la Dirección del Puerto Autónomo de Valencia sea suficientemente importante, sobre la rotonda, se estudiará, diseñará y construirá un enlace a distinto nivel, tanto para los viales rodados, como para éstos en su cruce con el ferrocarril.

La reserva de suelo se planifica para la necesidad del cruce a distinto nivel, por ser de mayor rango, centrándose la solución de glorieta dentro de la referida reserva de suelo.

El terreno sobrante una vez construídas las obras, se incorporará a los antiguos con idéntica calificación que éstos.

← ? o antiguos ?

En el Documento n<sup>o</sup> 2 PLANOS, de este Plan Especial, viene grafiado el enlace a distinto nivel que se describe en el párrafo anterior.

Del nuevo acceso al Puerto se deriva un ramal de entrada a los nuevos muelles, que de una forma esquemática viene indicado en los planos. Su trazado en la zona de futuras concesiones, dependiendo de la organización del tráfico rodado interior será objeto de un estudio particular en cada caso.

El ramal a que hace referencia el párrafo anterior, tiene continuidad hasta el final del futuro contradique, mediante una reserva de terreno de un ancho mínimo de 30 ms.

Para garantizar que entre los terrenos contiguos al Puerto en la zona de Nazaret y Camino del Canal y la mercancía almacenada haya una franja libre al menos de 10 ms., se contruye una carretera de servicio, que discurre paralela a la valla de cerramiento. El acceso directo a las parcelas comprendidas entre la valla de cerramiento y el nuevo acceso, se realizará a través de esta carretera de servicio.

### Ferrocarril

En el presente Plan Especial, y en perfecta compatibilidad con la propuesta de sistema ferroviario que se contempla en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, se contempla la ejecución de un nuevo acceso ferroviario al Puerto por el Sur, mediante un trazado en prolongación de la alineación recta que viene de la Estación de la Fuente de San Luis. El resultado de esta propuesta configura que un sector de suelo importante quedará ligado al sistema general ferroviario y portuario, con un mínimo nivel de interferencia sobre los usos urbanos.

Llevar a cabo esta nueva penetración del ferrocarril obligará a la remodelación de los enlaces ferroviarios en el interior del Puerto, con objeto de conectarlo con toda la red ferroviaria actual. Para mejorar la operatividad de este nuevo acceso ferroviario, será necesario ejecutar determinadas instalaciones complementarias para facilitar la formación de trenes con origen o destino al propio Puerto.

Como reserva de terreno para la penetración del nuevo acceso de ferrocarril, se destina una franja de terreno de 50 ms. de anchura, que se grafía en los planos, como continuación del terreno reservado por el Plan General. En su momento, al ejecutar las obras, se situará con exactitud el acceso que en este momento solo se conoce a efectos de planeamiento. Una vez montada la infraestructura, el terreno sobrante de la franja reservada se incorporará a los terrenos contiguos con idéntica calificación que éstos.

#### 4.- REDES DE SERVICIOS

Toda concesión que se tramite dentro de los terrenos que contempla el presente Plan Especial, deberá ir acompañada de un estudio de necesidades de las distintas redes de servicios que precise:

- a.- Energía Eléctrica
- b.- Agua Potable
- c.- Saneamientos
  - c.1.- Pluviales
  - c.2.- Fecales
  - c.3.- Otros, si los hubiere.
- d.- Teléfono, télex, telefax, EDI y en general cualquier otro tipo de servicio que la nueva tecnología incorpore a las comunicaciones.

El Puerto Autónomo de Valencia diseñará una red arterial de servicios a los que obligadamente deberá conectar todo usuario, que se hará cargo de la instalación desde la referida red hasta su concesión. Esta red de servicios discurrirá normalmente por el interior de unas galerías de servicio que irán enterradas y cuya disposición esquemática en planta viene definida en los planos.

#### 5.- AGUAS RESIDUALES

En cuanto al vertido de aguas residuales procedentes tanto de oficinas o instalaciones del propio Puerto Autónomo de Valencia, como de cualquier otro usuario, ya sean aguas fecales o de tipo industrial, se

deberá montar una instalación que apoyada en un estudio adecuado, garantice que el vertido de las aguas después de tratadas, cumpla la normativa vigente en este momento, o la que de forma mas restrictiva esté en uso durante la tramitación de cualquier proyecto.

#### **6.- INSTALACIONES PORTUARIAS PROPIAMENTE DICHAS**

El Puerto Autónomo de Valencia podrá montar cuantas instalaciones estime conveniente para una eficaz y racional explotación de sus muelles y superficies destinadas al almacenamiento de mercancías, como son:

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

#### **7.- REGIMEN APLICABLE AL SUELO EXISTENTE Y EL DE FUTURAS AMPLIACIONES.**

El presente Plan Especial, en todo su contenido, es de aplicación, tanto al suelo existente en la actualidad, como al suelo que se

genere con la ejecución de las obras de la Ampliación Sur del Puerto Autónomo de Valencia.

El suelo existente en la actualidad fuera del ámbito de aplicación del Plan Especial, tiene una superficie de 1.930.000 m<sup>2</sup>., estando previsto que el suelo generado con las obras de ampliación, genere una superficie de 2.300.000 m<sup>2</sup>., totalizando un área aproximada de 4.230.000 m<sup>2</sup>.

Una vez mas, se insiste en la particularidad de este Plan Especial, toda vez que se proyecta sobre unos terrenos que en gran parte no existen en la actualidad. Su ambito de aplicación se define por los terrenos existentes mas los de la futura ampliación, necesarios en su conjunto para el desarrollo de la actividad económica del Puerto Autónomo de Valencia.

En cuanto a la protección de los terrenos de la ciudad contiguos al Puerto, queda garantizada por el cumplimiento de los términos establecidos en el "CONVENIO DE COLABORACION ENTRE EL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA Y EL PUERTO AUTONOMO DE VALENCIA SOBRE LA ORDENACION URBANISTICA DEL ENTORNO PORTUARIO Y SU RELACION CON LA CIUDAD", algunos de los cuales ya se han llevado a efecto y que a continuación se relacionan:

- 1.- Para minimizar el impacto del nuevo acceso Sur al Puerto y tener una separación adecuada entre los terrenos ganados al mar y la edificación residencial, el Puerto Autónomo de Valencia ha cedido al Ayuntamiento de Valencia una parcela de unos 40.000 m<sup>2</sup>. de extensión, situada al Sur de la Escuela de Deportes de



la Iglesia "BENIMAR". La cesión de uso se ha llevado a cabo mediante una concesión administrativa con un canon simbólico durante 25 años. En el momento de redactar este Plan Especial, ya está dicha parcela a disposición del público con su ajardinamiento y zona de juegos infantiles.

2.- El Puerto Autónomo de Valencia, limita el uso de los terrenos recayentes entre la actual concesión de la Escuela de Deportes de la Iglesia "BENIMAR" y la carretera del nuevo acceso Sur al Puerto, al previsto en el Plan General de Valencia para dicha zona, es decir, edificación con destino a terciario y arquitectura adecuada al entorno urbano, quedando así excluida su utilización para almacenamiento de graneles, contenedores o mercancías al aire libre.

3.- Los terrenos situados entre la parcela de 40.000 m<sup>2</sup>. cedida y ya acondicionada como jardín y la carretera de acceso, serán destinados al uso descrito en el punto anterior, es decir, a uso terciario, quedando excluida la utilización para almacenamiento de mercancías.

#### 8.- INSTALACIONES SINGULARES

Además de las instalaciones portuarias propiamente dichas, si la demanda de la actividad portuaria lo solicita, el Puerto Autónomo de Valencia podrá proyectar y construir un helipuerto en la zona que de acuerdo con las autoridades competentes en materia de Aviación Civil se estime más conveniente.

## 9.- USOS DE LA SUPERFICIE OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El área objeto de este Plan Especial, ya sea en los terrenos existentes en la actualidad, como en los de futura creación con la ejecución de las obras de la Ampliación Sur, tendrá unos usos que se describen a continuación y que se corresponden con la leyenda de los mismos en los correspondientes planos.

Hay nueve zonas distintas en las que se divide el área total objeto del Plan Especial, alguna de las cuales a su vez se subdivide en otras sub-zonas.

En el plano adjunto a escala 1:5000 se delimitan las zonas que vienen grafiadas en los planos a escala 1:2000.

### ZONA 1.- USOS TERCIARIOS

Esta zona con una superficie de 45.000 m<sup>2</sup>. está limitada por la valla de cerramiento del Puerto Autónomo de Valencia con "BENIMAR" y con la parcela de 40.000 m<sup>2</sup>. ajardinada, denominada Parque de Nazaret, y por otro lado con la carretera del nuevo acceso Sur al Puerto.

El uso terciario a que se reserva esta ZONA 1, recoge a las actividades del comercio que en este caso tengan relación con la actividad portuaria, es decir: oficinas de la Administración Portuaria y privadas, restaurantes, cafeterías, bares, salas de reunión, etc. No obstante la definición anterior de uso terciario, el Puerto Autónomo de Valencia prevé la construcción en esta ZONA 1 de edificaciones de uso oficinas/comercial, con un tipo de edificios muy permeables a la vista y con

una volumetría que deberá ser de 1,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a la superficie afectada por este uso.

### ZONA 2.- AREA DE SERVICIO

Un componente muy importante en la actividad portuaria lo constituye el transporte, que conlleva un colectivo muy importante de personas, como son los conductores, mecánicos, etc. Este colectivo no es solo el que trabaja en el transporte interior del puerto, sino que se ve incrementado sustancialmente por un creciente número de conductores cuyo origen o destino es el de poblaciones fuera de Valencia, con lo cual tienen necesidad de disponer de un sitio donde comer, cenar y en su caso pernoctar. Asimismo, se ha producido repetidas veces la demanda de servicio a los vehículos, tanto en suministro de combustible, como en asistencia a neumáticos, lavado de vehículos, cambios de aceite, etc. en suma todo aquello que puede proporcionar un área de servicio.

Atendiendo a toda esta demanda, se califica el uso de una pequeña área de unos 22.000 m<sup>2</sup>. aproximadamente como Area de Servicio, con el siguiente equipamiento:

- Estación de Servicio
- Restaurante-Cafetería
- Motel
- Parking de camiones y turismos

La utilización de esta ZONA 2 como Area de Servicio, trata de paliar el defecto dotacional que tiene el recinto portuario en este tipo

de servicios, y que está siendo demandado de una forma constante por los conductores de camión que dejando los vehículos aparcados de cualquier manera, han de salir del puerto para encontrar restaurantes, pensiones, etc.

### ZONA 3.- USOS COMPATIBLES SEGUN CONVENIO ENTRE AYUNTAMIENTO Y

#### PUERTO

Esta zona, grafiada en los planos con el número 3, comprende la superficie limitada por la valla de cerramiento del puerto, el nuevo acceso y los límites SUR de la ZONA 1 y NORTE de la ZONA 2. Su uso será el de almacenamiento y manipulación de mercancías que habitualmente genera el tráfico portuario, con excepción expresa de las mercancías peligrosas, que en ningún caso podrán ser almacenadas en esta zona. Para el depósito de mercancías, se permitirá la construcción de naves-almacén, con las únicas limitaciones de las Normas Urbanísticas que este Plan Especial impone. Si eventualmente la zona que el puerto tiene destinada a almacenamiento de contenedores estuviese totalmente ocupada, el Puerto Autónomo de Valencia podrá utilizar esta ZONA 3 como almacén temporal de contenedores, que serán trasladados cuando se generen áreas libres. En cualquier caso, como protección al entorno de los terrenos contiguos al Puerto, entre la valla de cerramiento y el almacenamiento de mercancías quedará una franja libre de al menos 10 ms. de anchura, que en este área está ocupada por una carretera perimetral de servicio interior al propio puerto.

#### ZONA 4.- RESERVA DE ESPACIO PARA FUTURO ENLACE A DISTINTO NIVEL

El nuevo acceso al Puerto por el Sur, en su parte central aproximadamente, hace un ligero quiebro que sensiblemente coincide con la entrada futura a la ampliación proyectada.

En una primera etapa, el acceso a la ampliación y a las parcelas que quedan entre el nuevo acceso y la valla de cerramiento se hará mediante una glorieta de distribución, ya que la intensidad de tráfico no demanda otra solución en el enlace. No obstante, cuando en un futuro se alcance un nivel de intensidad de tráfico tal que el Puerto Autónomo de Valencia juzgue la conveniencia de resolver el enlace con una solución a distinto nivel, se resolverá el acceso a la ampliación evitando cruces entre carreteras y entre carreteras y vías férreas a nivel, mediante una solución con enlace a distintos niveles. A tal efecto, se destina una reserva de suelo denominado ZONA 4, en la que se encajará la referida solución, que una vez llevada a cabo dejará unos terrenos sobrantes que se incorporarán a los contiguos con la misma calificación que éstos.

Esta reserva de espacio tiene una superficie de unos 73.000

#### ZONA 5.- RESERVA PARA PENETRACION DEL FERROCARRIL

En sintonía perfecta con la propuesta de sistema ferroviario que se contempla en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, el Puerto Autónomo de Valencia efectúa una reserva de suelo para la

penetración del ferrocarril por el Sur, en un trazado que es prolongación de la alineación recta que viene de la Fuente de San Luis.

La reserva de suelo la configura el área grafiada como ZONA 5, con una anchura de 50 ms. y una longitud de 250 ms. con una superficie resultante de unos 12.500 m<sup>2</sup>. Una vez construída la nueva penetración, el terreno de reserva sobrante, se incorporará a los terrenos antiguos, con idéntica calificación que éstos. *Contiguo*

#### ZONA 6.- USOS PORTUARIOS CONSOLIDADOS

Esta ZONA 6, que abarca la mayor parte de la superficie generada con las obras de la ampliación Sur, será destinada fundamentalmente al uso portuario consolidado en el recinto actual; es decir, la carga, descarga, manipulación y almacenamiento de mercancía general, mercancía containerizada, graneles líquidos y graneles sólidos. No obstante, la necesidad de la ampliación del Puerto por el Sur se realiza con una vocación de utilización de la nueva superficie para terminal de contenedores, si bien, ante la posible aparición de un nuevo elemento en el transporte, de una generación posterior al contenedor, ha de permitir la adecuación de los nuevos muelles a la tecnología del momento.

En esta ZONA 6, con una superficie aproximada de 1.860.000 m<sup>2</sup>. se podrán instalar todos los elementos que se consideren necesarios para la completa manipulación y almacenamiento de la mercancía, grúas, aparatos de carga y descarga, naves-almacén, oficinas, servicios de equipamiento (bares y servicios higiénicos), así como las infraestructuras necesarias para el tráfico rodado, ferrocarril, etc.

Para despejar cualquier duda que pueda surgir en cuanto se refiera al significado de "usos portuarios consolidados", en esta ZONA 6, de todos los posibles usos, se excluye la posibilidad de instalar una dársena para hidrocarburos o productos químicos a granel, para cuya finalidad, el Puerto Autónomo de Valencia destina la Dársena Exterior, que queda fuera de este Plan Especial y que cumple con todos los requisitos de distancias exigibles por razones de seguridad. Asimismo, el granel "sucio", como el carbón, no se engloba tampoco dentro de los "usos portuarios consolidados", y no se manipulará en esta ZONA 6, salvo que a instancias del propio Gobierno y por razones estratégicas de un Plan Energético Nacional, fuese preciso acondicionar un nuevo muelle para este tipo de mercancía.

En esta zona se podrán llevar a cabo instalaciones de tipo industrial que no estén calificadas como nocivas o peligrosas siempre que a juicio del Puerto Autónomo de Valencia quede suficientemente justificada su necesidad y su estrecha vinculación con la actividad portuaria.

#### ZONA 7.- RESERVA COMO ESPACIO DE PROTECCION AL ENTORNO DEL REAL

##### REAL CLUB NAUTICO DE VALENCIA

El Puerto Autónomo de Valencia, en su deseo de minimizar el impacto que la futura ampliación pueda producir sobre las instalaciones del Real Club Nautico de Valencia, reserva un espacio de anchura variable, que se desarrolla alrededor de la línea de contacto con el puerto.

Esta ZONA 7 será tratada con un criterio de plantación de arbolado etc., que asegure la protección del referido espacio. La superficie aproximada de este área es de 27.000 m<sup>2</sup>.

En la misma se permite la instalación de la base de Vela Olímpica con sus servicios y rampas de lanzamiento a la mar siempre que las instalaciones cuenten con la correspondiente autorización del Puerto Autónomo de Valencia y a juicio del mismo no alteren la función principal de dicho espacio.

#### ZONA 8.- USOS NAUTICOS-DEPORTIVOS

La ampliación del Puerto implica un cambio en la estructura de funcionamiento del puerto deportivo, ya que su entrada actual por el Norte se cambia al Sur, con una modificación de los diques de cierre actuales.

Esta ZONA 8, existente ya en la actualidad como concesión administrativa al Real Club Nautico de Valencia tiene su uso totalmente consolidado como nautico-deportivo, y se grafía de nuevo en este Plan Especial por su nueva configuración funcional en planta, al modificar el acceso por via marítima.

#### 10.- LIMITACIONES DE USOS

En el área objeto de este Plan Especial, no se permitirá la instalación de una dársena para hidrocarburos ni para graneles químicos,



toda vez que para tal finalidad, el Puerto Autónomo de Valencia, destina la Dársena Exterior, que queda fuera de este Plan Especial y que cumple con todos los requisitos de distancias exigibles por razones de seguridad.

El granel sucio, como el carbón, no se manipulará en el área objeto de este plan, salvo que a instancias del propio Gobierno y por razones estratégicas de un Plan Energético Nacional, fuese preciso acondicionar un nuevo muelle para este tipo de mercancía.

#### 11.- USOS PROVISIONALES

Dadas las especiales características de un Plan Especial expresamente redactado para una zona portuaria de futura creación, ante las condiciones de unos terrenos ganados al mar, con problemas de asientos importantes, el Puerto Autónomo de Valencia, sin perjuicio de las instalaciones definitivas que sean compatibles con dicha circunstancia, podrá autorizar la construcción de instalaciones provisionales por un plazo de tres años, prorrogables hasta un máximo de cinco años.

#### 12.- PLAN DE ETAPAS

La ejecución completa del Plan Especial, de aplicación, tanto a los terrenos actualmente existentes, como a los de la Ampliación Sur, por estar condicionada a la evolución del tráfico marítimo de mercancías, ya sea por las características de los barcos, de los elementos-contenedor en que se agrupe la mercancía o cualquier otro cambio que se

pueda producir, no permite la definición concreta de un plan de etapas definitivo con unas fechas de puesta en servicio de cada una de las áreas. No obstante, en el Documento nº 2 PLANOS, se grafían las distintas fases que se estima va a tener el desarrollo del Plan Especial, y la FASE I deberá estar finalizada antes de final de 1.995, para que vaya entrando en servicio a lo largo del año siguiente.

La programación de las fases siguientes, es decir, la FASE II y la FASE III, ante las expectativas de crecimiento del tráfico portuario en el Puerto Autónomo de Valencia, tendrán continuidad a la finalización de la FASE I, es decir, que la programación de inversiones de la ejecución completa del Plan Especial va a seguir un ritmo continuado, pudiéndose en principio dar como plazo total el año 2.005, con un total estimado de quince años.

### 13.- IMPACTO SOBRE LAS PLAYAS

La ejecución completa de las obras que se contemplan en la Ampliación Sur del Puerto Autónomo de Valencia, objeto de este Plan Especial, no afectan a la playa del Saler y por supuesto tampoco a las playas situadas más al Sur. En cuanto a la playa de Pinedo, en la que por la Demarcación de Costas de Valencia está prevista su inmediata fijación, cualquier posible impacto que se pudiese generar, mínimo por otra parte, quedará resuelto en la misma actuación de la Demarcación de Costas, mediante su aplicación a una zona de mayor longitud de playa.

Es evidente, que las playas situadas al Sur de las obras de Ampliación, no se verán afectadas por las obras que se programan. No

obstante, el Puerto Autónomo de Valencia, en el Proyecto de las obras de la Ampliación Sur, incluirá un completo Anejo justificativo de que con la actuación de la Demarcación de Costas de Valencia, la acción sobre las playas será nula. Este Anejo será confeccionado conjuntamente por la referida Demarcación de Costas de Valencia y el Laboratorio de Puertos del Centro de Estudios y Experimentación CEDEX, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, siendo preceptivo pues su inclusión en el referido proyecto para posibilitar su ejecución.

#### 14.- ESTUDIO DE COSTES Y FINANCIACION

La estimación de costes de ejecución de la totalidad de obras necesarias para llevar a cabo el Plan Especial en todas sus etapas, es el siguiente:

A.- FASE I.- La ejecución de las obras contempladas en esta FASE I, incluye, por una parte, el proyecto de las obras del dique de abrigo que proteja los terrenos ganados al mar, de la acción de los temporales. Al mismo tiempo, en esta FASE I, para rentabilizar cuanto antes la inversión con la puesta en servicio de inmediato, junto a las obras del dique de abrigo, se proyecta la construcción de un muelle con unos 800 ms. de línea de atraque y un calado de 16 ms., rellenando al mismo tiempo la superficie situada entre la nueva línea de atraque y el dique de abrigo. La ejecución de un pavimento provisional y los accesos necesarios de carretera y ferrocarril, incluso las conexiones a la red portuaria existente, complementa las obras necesarias para la puesta en servicio de esta FASE I.

El coste de las obras necesarias se estima en las siguientes partidas: (valoradas en millones de pesetas)

- OBRAS DE ABRIGO .....	8.000 M.
- MUELLE Fase I (900 M.L.) .....	4.500 M.
- DRAGADOS Y RELLENOS Fase I .....	2.400 M
- PAVIMENTOS Fase I .....	3.500 M
- VIARIO Y ACCESOS Fase I .....	700 M.
- INSTALACIONES Fase I .....	800 M.
- SISTEMA FERROVIARIOS Fase I .....	1.000 M.
	<hr/>
	<u>TOTAL</u> <u>20.900 M</u>

De los 20.900 millones de pesetas estimados como necesarios para la ejecución de la FASE I, con cargo a los presupuestos de inversión del Puerto Autónomo de Valencia son 19.900 M. ptas., quedando fuera de los presupuestos del puerto 1.000 M.ptas. necesarios para la inversión en el SISTEMA FERROVIARIO. Estos 1.000 M.ptas. de esta FASE I, son la inversión a ejecutar dentro del recinto portuario, que junto con la inversión necesaria para la nueva penetración de ferrocarril en el Puerto Autónomo de Valencia serán invertidos por el Centro Directivo u Organismo que el Gobierno determine de acuerdo con su política de coordinación de inversiones entre los distintos Ministerios

B.- FASE II.- La ejecución de las obras contempladas en esta FASE II, incluye, por una parte, la construcción de un muelle con unos 1.000 ms. de línea de atraque y un calado de 16 ms.,

rellenando al mismo tiempo en el trasdós de la línea de atraque, pavimentando los terrenos ganados al mar y conectando los accesos.

El coste de las obras de esta FASE II, se estima en las siguientes partidas: (valoradas en millones de pesetas)

- MUELLES Fase II (1.000 m.l.) .....	4.500 M.
- DRAGADOS Y RELLENOS Fase II .....	800 M.
- PAVIMENTOS Fase II .....	1.000 M.
- VIARIO Y ACCESOS Fase II .....	400 M.
- INSTALACIONES Fase II .....	500 M.
	<hr/>
TOTAL	7.200 M

La totalidad de los 7.200 M. ptas. de la inversión prevista en esta FASE II se realizará con cargo a los presupuestos de inversión del Puerto Autónomo de Valencia.

C.- FASE III.- La ejecución de las obras contempladas en esta FASE III, incluye, por una parte, la construcción de un muelle en L de unos 1.100 ms. de línea de atraque, con un calado de 16 ms., relleno al mismo tiempo el trasdós del muelle, pavimentando los terrenos ganados al mar, terminando la conexión con el sistema viario y con el ferroviario. También se ejecuta un dique de escollera, no reflejante, que canaliza el encauzamiento del viejo cauce del río Turia.

El coste de las obras de esta FASE III, se estima en las siguientes partidas: (valoradas en millones de pesetas)

- MUELLES Fase III (1.100 m.l.) .....	4.950 M.
- DRAGADOS Y RELLENOS Fase III .....	1.600 M.
- PAVIMENTOS Fase III .....	1.500 M.
- VIARIO Y ACCESOS Fase III .....	500 M.
- INSTALACIONES Fase III .....	800 M.
- SISTEMA FERROVIARIO Fase III .....	1.000 M.
	<hr/>
	<u>TOTAL 10.350 M.</u>

De los 10.350 millones de pesetas estimados como necesarios para la ejecución de la FASE III, 9.350 M.ptas. se realizarán con cargo a los presupuestos de inversión del Puerto Autónomo de Valencia, quedando fuera los 1.000 M.ptas. necesarios para la inversión en el SISTEMA FERROVIARIO, inversión que, al igual que se ha dicho para la FASE I, deberá ser el Gobierno quien determine que Centro Directivo u Organismo la acomete.

#### 15.- FINANCIACION

Las inversiones a realizar por el Puerto Autónomo de Valencia con cargo a sus presupuestos, que en el conjunto de la ejecución de las obras comprendidas en las FASES I, II Y III ascienden a un total de:

FASE I .....	19.900 M. Ptas.
FASE II .....	7.200 M. Ptas.
FASE III .....	9.350 M. Ptas.
	<hr/>
	<u>TOTAL 36.450 M. Ptas.</u>

El total de esta inversión realizada por el Puerto Autónomo de Valencia será financiada con cargo a las distintas tarifas de aplicación, tanto a la ocupación de superficie, utilización de la línea de atraque, manipulación de mercancías, suministro de servicios, cánones de concesión, etc.

El presente Documento fue aprobado de forma definitiva  
 por el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión de 11 de Octubre de 1990  
 Valencia, 29 OCT. 1990

El Secretario General

CONCLUSION

La redacción del presente Plan Especial, de aplicación a los terrenos generados con las obras de la futura Ampliación Sur del Puerto Autónomo de Valencia, que en todos sus aspectos se sujeta al contenido de la Orden Ministerial del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de Marzo de 1.979 (B.O.E. de 5 de Abril), sobre los Planes de Ordenación en la Zona de Servicio de los Puertos de Interés General, se sujeta asimismo al planeamiento general del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, en el que el Puerto de Valencia se contempla como parte de la estructura general y orgánica del territorio. En cuanto a la Ley del Suelo se refiere, este Plan Especial cumple con los artículos 17.2 y 13.1 y con los artículos 143 a 145 del Reglamento de Planeamiento, que atribuyen la redacción de los Planes Especiales de infraestructuras a los organismos que tengan a su cargo la ejecución de las obras.

Cumplimentados pues, todos los preceptos legales para la redacción del Plan Especial, se somete a su aprobación inicial por el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Valencia, para que a continuación se proceda a su tramitación reglamentaria.

Valencia, Julio de 1.990.

EL INGENIERO JEFE DEL SERVICIO DE  
PROYECTOS, OBRAS Y CONSERVACION,

