

PLAN ESPECIAL

LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

AUMSA

Octubre de 2013.

José María Lozano Velasco. Doctor arquitecto

INDICE.

DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA.

I. MEMORIA INFORMATIVA

II. PLANOS DE INFORMACIÓN

III. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

IV. ANEXOS COMPLEMENTARIOS

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA.

I. NORMAS URBANÍSTICAS

II. FICHAS URBANÍSTICAS

III. PLANOS DE ORDENACIÓN

IV. CATÁLOGO DE BIENES, ESPECIES Y ESPACIOS PROTEGIDOS

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA NORMATIVA.

I. MEMORIA INFORMATIVA.

1. 1. Formulación de este Plan Especial.

Este Plan Especial se formula por iniciativa del propio Ayuntamiento de Valencia y de la Autoridad Portuaria de Valencia, teniendo por finalidad ordenar los usos y las intensidades de los mismos en el ámbito del que se ocupa, denominado MARINA REAL JUAN CARLOS I, tras la cesión del terreno correspondiente al Ayuntamiento de Valencia por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia, según acuerdo de fecha 8 de marzo de 2013 y los respectivos Convenios entre Ayuntamiento y Consorcio Valencia 2007 y Autoridad Portuaria y Consorcio de fecha 26 de abril de 2013.

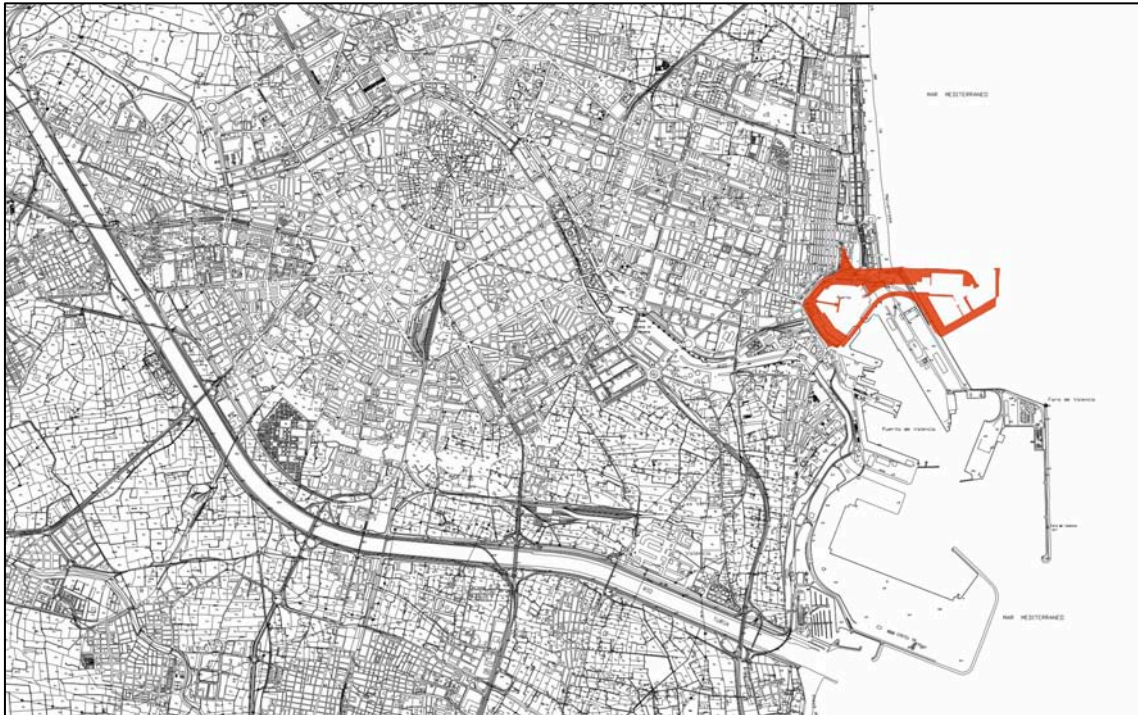
En cumplimiento de los compromisos adquiridos mediante el "Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de Valencia" y el "Convenio interadministrativo para la puesta a disposición de determinados bienes integrantes de la Marina Real Juan Carlos I a favor del Consorcio Valencia 2007", aprobados mediante los correspondientes acuerdos de fecha 23 de abril de 2013, se va a proceder a elaborar el Plan Especial para la ordenación urbanística de estos suelos. El ámbito de lo que la ciudad reconoce como la Marina Real Juan Carlos I se corresponde con suelos de diferente naturaleza jurídica. Por una parte, integra los suelos que han sido desafectados de la Zona de Servicio (ZS) del Puerto de Valencia y cedidos al Ayuntamiento en virtud del primero de los Convenios relacionados y por otra, integra aquellos suelos que incluidos dentro de la ZS del Puerto, han sido puestos a disposición del Consorcio Valencia 2007, en virtud del Convenio específico suscrito entre la Autoridad Portuaria de Valencia y esa Entidad.

El objeto del mencionado PE es por tanto, asegurar una ordenación urbanística global, armónica e integrada de los espacios propiamente urbanos, desafectados del dominio portuario y cedidos al Ayuntamiento y de los espacios demaniales portuarios de que cuentan con una proyección netamente ciudadana sin perder su actividad de interacción puerto ciudad. El fin último es convertir este proyecto estratégico y turístico de la ciudad de Valencia en el mejor puerto deportivo urbano del Mediterráneo.

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia aprobado definitivamente a finales de 1988 califica estos suelos como Sistema General

Portuario en Suelo Urbano. La Revisión de este Planeamiento que actualmente está tramitando el Ayuntamiento, prevé en el suelo desafectado un ámbito de planeamiento diferido, para la ordenación de usos dotacionales y de carácter terciario.

En coherencia con lo relacionado, el PE establecerá la posibilidad de los mencionados usos ciudadanos en la zona cedida al Ayuntamiento de Valencia, sustituyendo la calificación para uso portuario existente en la actualidad y mantendrá la calificación de red primaria de uso portuario en la ZS del Puerto que incluya en su ámbito.



En el Convenio entre Ayuntamiento y Consorcio se dispone literalmente:

OBJETO:

A) Los Tinglados nº 2, 4 y 5, ubicados en la dársena interior del Puerto de Valencia, cuya titularidad ostenta el Excmo. Ayuntamiento de Valencia en virtud de la cesión gratuita que otorgó la APV, aceptada mediante Acuerdo de la Comisión de Gobierno, de fecha 2 de mayo de 2003 y formalizada mediante la escritura pública de cesión gratuita, de fecha 7 de mayo de 2003.

B) Los terrenos desafectados de la Zona de Servicios del Puerto de Valencia, por Orden del Ministro de Fomento de 31 de mayo de 1999, modificada por Orden de 19 de febrero de 2003, y por Orden de la Ministra de Fomento de 30

de Octubre de 2012, que integran la finca inscrita en los Registros de la Propiedad número 3 y 14 de Valencia, con Referencia catastral 03041K1YJ3700G0001DW, que figuran descritos en el Anexo I al presente Convenio, a excepción de aquellos declarados de uso público por el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, y la superficie sobre la que en la actualidad Docks Comerciales de Valencia S.A. ostenta un derecho de ocupación, cuya cesión gratuita se efectuará a partir del momento en que se extinga este derecho, y en todo caso a partir del 14 de diciembre de 2022, fecha en que finaliza el plazo del derecho de ocupación.

C) Las instalaciones y los edificios ejecutados sobre los terrenos descritos en la letra B) anterior y que se relacionan a continuación: Edificio “Veles i Vents”; aparcamiento contiguo al Edificio Veles i Vents; la “Casa de la Copa”; y, las cinco bases de los equipos participantes en la 32ª América’s Cup construidas en el Muelle de la Aduana y en el Muelle de Grao (Alinghi, +39 Challenge, Team Shosholoza, BMW-Oracle y Luna Rossa Challenge)

Se transcribe aquí el plano correspondiente que forma parte del Anejo al Convenio

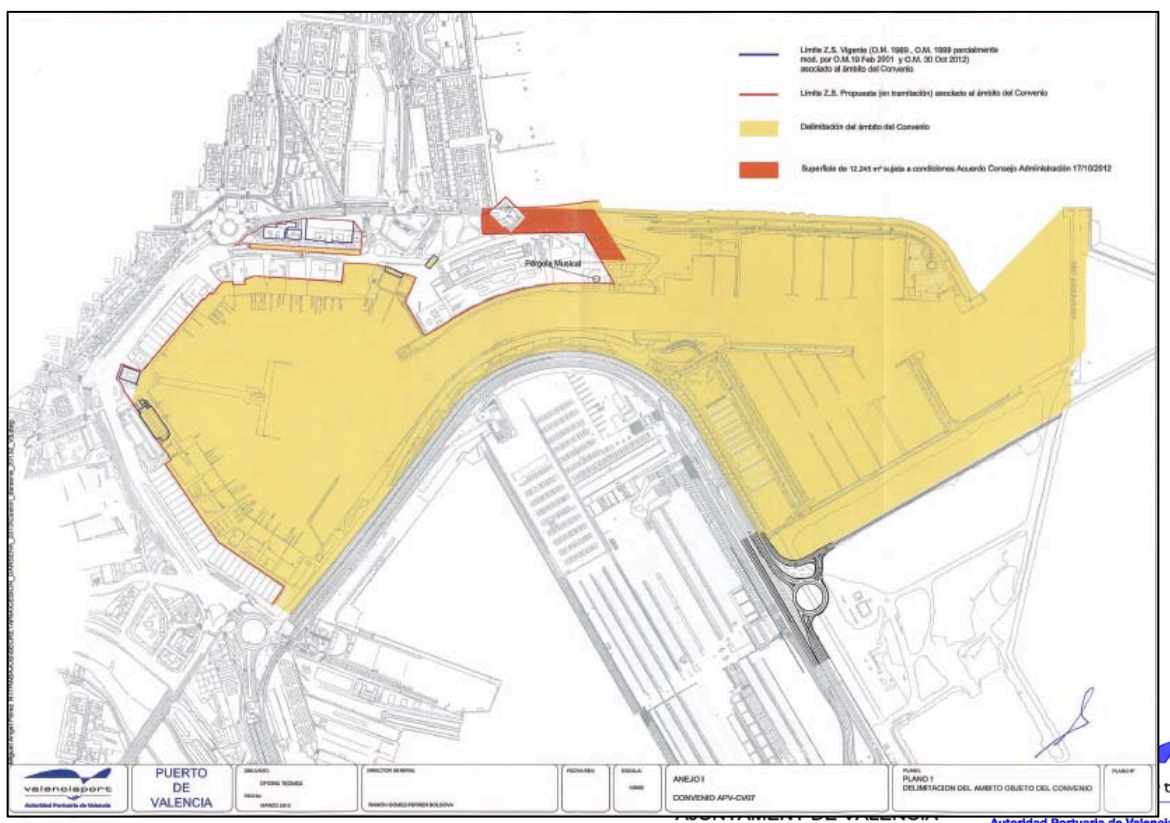


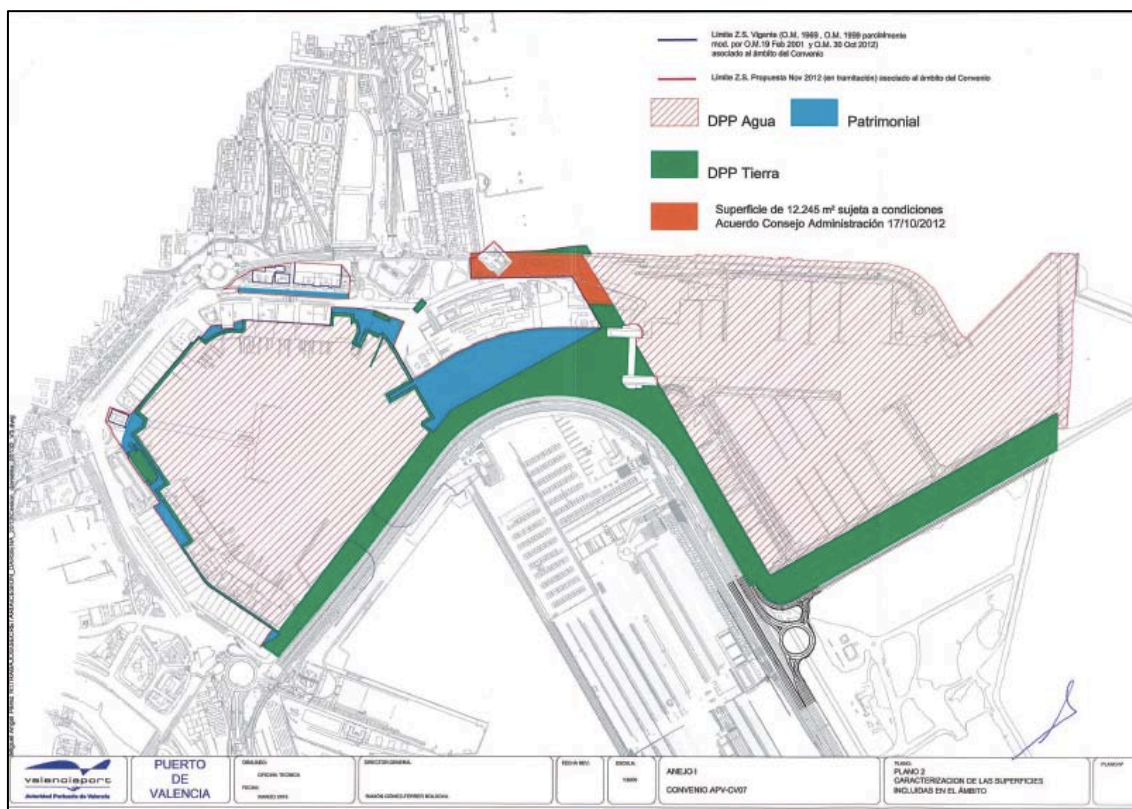
Por otro lado, en cuanto a las condiciones de esta cesión, la cuarta de ellas establece:

En los espacios objeto de la presente cesión, se establece la limitación de no poder llevar a cabo usos o actividades encuadrables, conforme a la legislación portuaria, en las categorías de usos portuarios o complementarios de los anteriores a que se refiere el apartado 1 del art. 72 del TRLPEMM, a su vez en relación con la definición de actividad comercial portuaria a que se refiere el artículo 3 del mismo texto legal.

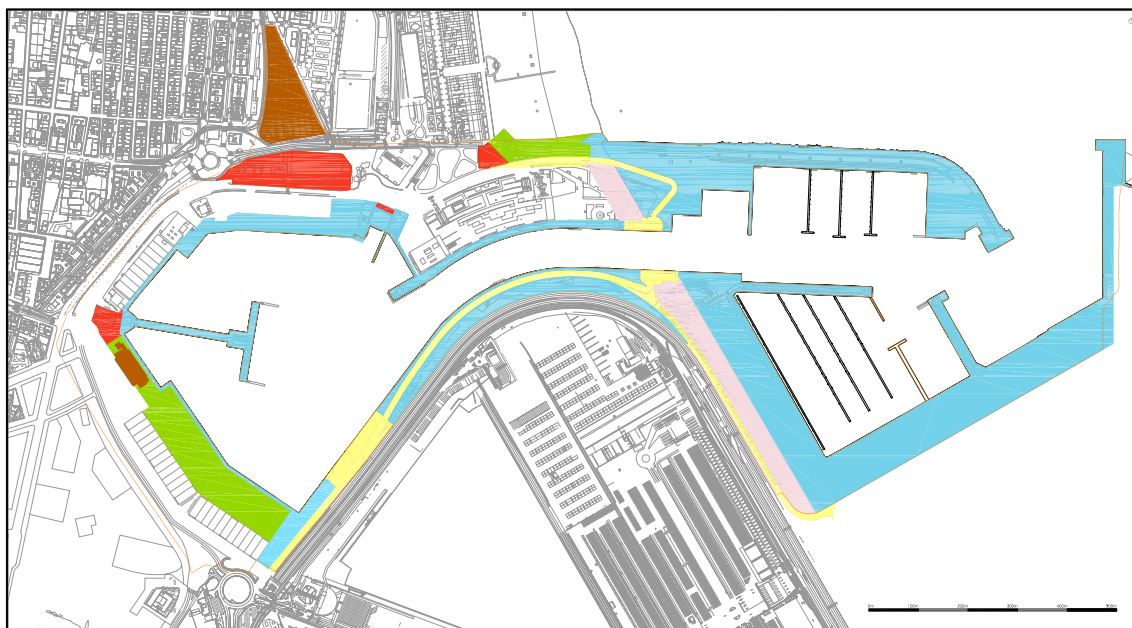
Y en el Convenio entre la Autoridad Portuaria y el Consorcio, se hace constar en su Cláusula 2ª:

Actividades autorizadas. -1/- La naturaleza de las actividades autorizadas a desarrollar al amparo del presente Convenio deberán ser acordes a la categorización de los bienes incluidos en el ámbito del mismo, conforme a lo dispuesto en el art. 72 del TR-LPMM, como de uso “náutico-deportivo, comercial, pesquero, complementario y de interacción puerto-ciudad” según la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) del Puerto de Valencia en su actual estado de tramitación, iniciada a partir del Acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de la APV en su sesión de 22 de noviembre de 2012. La mencionada propuesta actual de DEUP, con el detalle de las distintas áreas de la marina y asignaciones de uso correspondiente, se acompaña al presente Convenio mediante Anejo III. Este son los planos contenidos en el Anejo 1.





Y éste el contenido en el Anejo III y conocido como DEUP



En cuanto a Objeto y ámbito espacial, la condición cuarta establece:

Objeto y ámbito espacial. 1/- La APV pone a disposición del CV07, atendiendo a su naturaleza jurídica, determinados bienes integrantes de la denominada Marina Real Juan Carlos I a los que se refieren los siguientes párrafos y que resultan necesarios para la explotación, con sujeción a lo dispuesto en la condición segunda (Actividades autorizadas), de las Infraestructuras ejecutadas por el CV= sobre aquéllos, ...

Y procede citar también el contenido parcial de otras estipulaciones convenidas, como las siguientes:

Las nuevas obras e instalaciones que el CV07 precisara realizar directa o indirectamente en el ámbito del Convenio se realizarán con arreglo al proyecto de construcción que deberá ser previamente aprobado por la APV. (El Anejo VI de este Convenio regula el procedimiento)

Y en cuánto a la posible utilización de la lámina de agua, se indica:

En el caso de ocupación de espacios de agua, será a cuenta del CV07 la instalación y el mantenimiento del balizamiento de las obras e instalaciones amparadas por el presente Convenio de conformidad con el artículo 137 TR-LPMM.

Lo que no deja lugar a duda alguna sobre esta posibilidad a la que el Plan Especial hace mención en esta Memoria, aunque no se proponga ordenación pormenorizada en la lámina de agua.

1.2. Determinaciones del Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística de la Comunidad Valenciana respecto a los Planes Especiales.

Literalmente establece:

Artículo 177. Función de los Planes Especiales (en referencia a los artículos 38.d) y 75 de la Ley Urbanística Valenciana).

1. Podrán formularse Planes Especiales como complemento, desarrollo, mejora o incluso modificación del planeamiento general y parcial, que pueden cumplir alguno o algunos de los siguientes cometidos:

a) La reserva de suelo cuando tenga por objeto crear o ampliar reservas de suelo para dotaciones, actuaciones de interés público, patrimonios públicos de suelo y actuaciones de gestión y explotación del dominio público.

b) La protección, integración y funcionalidad de las dotaciones e infraestructuras: cuando tengan por objeto definir y proteger las infraestructuras o vías de comunicación o concretar su funcionamiento.

c) La conservación y preservación: cuando tengan por objeto definir y proteger el paisaje y el medio natural o adoptar medidas para la mejor conservación de los inmuebles de interés cultural o arquitectónico.

d) La definición de las condiciones de urbanización y edificación de ámbitos concretos, con carácter de sector, sujetos a actuaciones urbanísticas singulares.

e) La vinculación a regímenes de protección pública: cuando tengan por objeto vincular áreas o parcelas, urbanas o urbanizables, a la construcción o rehabilitación de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública cuando el Plan General se hubiera limitado a prever su destino residencial.

2. Asimismo podrán tener por objeto complementar las medidas adoptadas mediante Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos.

3. A efecto del ejercicio de la potestad expropiatoria, la aprobación de un Plan Especial de reserva o de urbanización y edificación de ámbitos sujetos a actuaciones urbanísticas singulares comporta la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los terrenos.

4. Cuando el uso a implantar fuese una infraestructura o una dotación pública, la aprobación de un Plan Especial de reserva de suelo comporta la automática adscripción del suelo a la categoría de red primaria.

El caso que nos ocupa tiene una singularidad relevante: en la práctica se ha producido una “ampliación” del ámbito municipal de Valencia ya que estos terrenos de la Dársena Interior han pertenecido históricamente a la actual Autoridad Portuaria y se han regulado por sus propias directrices emanadas del Plan Especial y del Convenio correspondiente, convenientemente coordinadas con el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, comportándose en realidad como un “suelo urbano” de usos portuarios y otros usos complementarios de los mismos, concretamente con la calificación de Sistema General de Transportes (Puerto) en el PGOU de 1988.

Veamos a continuación las determinaciones que el Reglamento establece para cada uno de los diferentes tipos de Plan Especial que confluyen en éste:

Artículo 178. Determinaciones de los Planes Especiales de reserva de suelo (en referencia a los artículos 38.d) y 75 de la Ley Urbanística Valenciana).

1. Los Planes Especiales de reserva de suelo contendrán las determinaciones necesarias para el desarrollo de sus fines y, al menos:

a) El objeto, características y modo de gestión previsto del suelo reservado.

b) La identificación precisa y motivada del ámbito de la reserva.

c) Las fases o etapas de su ejecución, para lo que será indispensable aportar certificación acreditativa de la existencia de previa consignación presupuestaria adecuada y suficiente para proceder al pago del justiprecio.

2. Los Planes Parciales modificativos de clasificación de suelo y los Planes Generales que clasifiquen suelo urbanizable colindante a estas reservas deberán incluir el tramo o sector correspondiente o colindante al suelo urbanizable reclasificado, a efectos de su obtención, en los términos previstos en este Reglamento.

Artículo 179. Determinaciones de los Planes Especiales de protección, integración y funcionalidad de las infraestructuras (en referencia a los artículos 38.d) y 75 de la Ley Urbanística Valenciana).

1. Los Planes Especiales de protección, integración y funcionalidad de las infraestructuras deberán controlar el impacto territorial que, en su caso, produzcan y podrán:

a) Defender su funcionalidad, regulando usos en sus inmediaciones.

b) Regular los retranqueos y accesos de predios colindantes.

c) Regular las conexiones o enlaces entre vías públicas, incluyendo el establecimiento de diseños vinculantes.

d) Promover la implantación selectiva, adyacente a elementos de la Red Primaria, de instalaciones y desarrollos urbanísticos complementarios y adecuados que contribuyan a mejorar la prestación del servicio público.

e) Modernizar medios e infraestructuras de saneamiento o abastecimiento, estableciendo reservas de suelo para redes o instalaciones.

f) Proteger y regularizar caminos, sendas, veredas, azagadores u otros elementos precisos para la accesibilidad de los conjuntos naturales o urbanos.

2. En especial se incluyen entre estas determinaciones el régimen de implantación de áreas de servicio de las carreteras, que permita autorizar éstas directamente a través de un Plan Especial, incluso en suelo no urbanizable, para lo cual deberá contener éste las condiciones de urbanización, edificación y régimen de gestión de suelo. También podrá ser objeto de Plan Especial la previsión de estacionamiento y lugares de aprovisionamiento y descanso y la mejora de la estética de las vías y zonas inmediatas.

Artículo 180. Funciones de los Planes Especiales de conservación y preservación(en referencia a los artículos 38.d) y 75 de la Ley Urbanística Valenciana).

Los Planes Especiales de conservación y preservación podrán tener alguna o algunas de las siguientes funciones:

a) Identificar los elementos de interés arquitectónicos, histórico, paisajístico, artístico o natural.

b) Adoptar medidas para su conservación, estética y funcionalidad.

c) Regular la composición y detalle de construcciones o jardines.

d) Establecer medidas o normas de uso que fomenten la mejor conservación de los elementos protegidos, así como su rehabilitación o mejora. Podrá regular la utilización ordenada de los recursos naturales que garanticen su desarrollo sostenible y mantengan los procesos ecológicos esenciales.

e) Ordenar y preservar la estructura histórica de la parcelación.

f) Disponer lo necesario respecto al tratamiento conservación y plantación de especies vegetales.

Artículo 181. Funciones de los Planes Especiales de urbanización y edificación de ámbitos sujetos a actuaciones urbanísticas singulares (en referencia a los artículos 38.d) y 75 de la Ley Urbanística Valenciana).

1. Los Planes Especiales de urbanización y edificación de ámbitos sujetos a actuaciones urbanísticas singulares tienen la función de implantar en el territorio grandes equipamientos públicos que requieran un nivel de ordenación urbanística equivalente a la ordenación pormenorizada de un Plan Parcial y también para la implantación de las actuaciones de interés público y social contempladas en el artículo 20.5.b) de este Reglamento.

2. Los Planes Especiales de este tipo pueden desarrollarse exclusivamente en suelos clasificados como no urbanizable común. Acompañarán al Plan Especial los documentos complementarios requeridos en el presente Reglamento para los Planes Parciales modificativos de la clasificación de suelo.

Artículo 182. Funciones de los Planes Especiales de vinculación a regímenes de protección pública (en referencia a los artículos 38.d) y 75 de la Ley Urbanística Valenciana).

Los Planes Especiales de vinculación a regímenes de protección pública podrán cumplir alguna de las siguientes funciones:

a) Identificar las áreas y parcelas vinculadas a dicho régimen, con estimación del número de viviendas o porcentaje de las previstas.

b) Precisar el régimen o regímenes de protección a que quedan sujetas.

c) Definir las medidas para su conservación, estética y funcionalidad en caso de rehabilitaciones.

d) Regular la composición y detalles constructivos y de jardinería en caso de operaciones de rehabilitación integral de un barrio o conjunto.

e) Identificar el instrumento de planeamiento para su desarrollo, e incorporar las determinaciones propias de una ficha de planeamiento.

Y el artículo 183, que consignaremos a continuación establece la documentación que sustancia un Plan Especial.

Artículo 183. Documentación de los Planes Especiales (en referencia al artículo 76 de la Ley Urbanística Valenciana).

1. El contenido de la documentación de los Planes Especiales tendrá el grado de precisión adecuado a sus fines debiendo redactarse con igual o mayor detalle que el planeamiento que complementen o modifiquen.

2. Se incluirá la siguiente documentación que carece de eficacia normativa:

a) El documento de información, que deberá recoger los aspectos del instrumento de planeamiento que puedan resultar afectados por el Plan Especial, tanto a nivel gráfico como escrito.

b) Las Memorias Descriptiva y Justificativa, y los estudios complementarios que fueran convenientes u oportunos.

3. También se incluirá la siguiente documentación que tendrá eficacia normativa:

a) Los planos de ordenación a escala adecuada.

b) Las normas de protección.

c) Las normas mínimas a las que hayan de ajustarse los proyectos técnicos cuando se trate de desarrollar obras de infraestructura.

d) La reglamentación de la edificación: cuando en su desarrollo haya de construirse edificios destinados a equipamiento público o construcciones vinculadas a la infraestructura pública o al medio rural.

e) La ficha de planeamiento y el Catálogo, cuando sea preciso.

1.3. Objeto de este Plan Especial.

Este Plan Especial tiene finalidad triple, ya que coincide con lo establecido en los párrafos a), c) y d) del apartado 1 del artículo 177 del citado Reglamento de la Comunidad Valenciana.

Es, fundamentalmente, un Plan Especial de Ordenación de usos, aunque no resulte específicamente un Plan de Reserva de Suelo, ya que el ámbito del mismo –hasta ahora dentro del espacio portuario competencia de la Autoridad Portuaria- al pasar a ser de competencia y titularidad municipal, va a estar destinado en su totalidad a usos de carácter público o colectivo, como pueden ser actividades recreativas o de ocio, náutico-deportivas, pesqueras, de innovación y formación, terciarias, comerciales, turísticas, de restauración y, en su caso, hoteleras. La explotación de las mismas recaerá en terceros mediante cualquiera de los sistemas de cesión o concesión admitidos por la legislación vigente y contemplados tanto en el marco del Convenio entre el Ayuntamiento de Valencia y el Consorcio Valencia 2007, por el que se establecen las condiciones de explotación de la Dársena Interior del Puerto de Valencia, como en el marco del Convenio entre la Autoridad Portuaria de Valencia y el Consorcio Valencia 2007.

En tal sentido el Plan Especial deberá fijar la distribución y usos tanto de las edificaciones existentes como de las nuevas y establecer también el régimen de ocupación.

Pero es también un Plan Especial de Conservación y preservación, por cuanto el entorno próximo de las Playas de la Malvarrosa, Canyameler y Cabanyal, el futuro Plan Parcial del Grau y, desde luego, el espejo de agua son elementos naturales y paisajísticos de primera relevancia y es necesario conocer y analizar las implicaciones y condicionantes que los nuevos usos de la Dársena puedan significar en el equilibrio de esos espacios. Pero también porque en el propio ámbito encontramos una serie de piezas de indiscutibles valores patrimoniales, tanto por sus características históricas como las artísticas, como son los denominados Tinglados, el edificio del Reloj, el edificio del Varadero y los Docks Comerciales.

Finalmente es un Plan Especial de Protección, integración y funcionalidad de las dotaciones e infraestructuras, puesto que en su ámbito confluyen infraestructuras de transporte de la importancia del transporte marítimo y su necesidad de enlazar con el transporte urbano y metropolitano.

1.4. Determinaciones urbanísticas vigentes del PGOU de Valencia.

Este Plan Especial tiene como marco de referencia el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988 y, particularmente, su Revisión actualmente en tramitación. En consecuencia todo aquello que no se regula de manera explícita en este Plan Especial, en sus Normas Urbanísticas y en las Fichas Urbanísticas de cada parcela edificada o edificable mantiene su vigencia.

1.5. Determinaciones vigentes del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRPEMM) .

Este Plan Especial se formula en concordancia con el articulado de la Ley de Puertos del Estado Español y de la Marina Mercante.

Se transcriben a continuación aquellos artículos de especial relevancia que han sido tenidos en cuenta en la redacción de este Plan Especial:

Artículo 3. Puertos comerciales.

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.(...)

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

Especial interés, por cuanto regula precisamente lo que concierne a la redacción y tramitación de este Plan Especial, tiene el artículo 56 del que se transcriben a continuación los apartados específicos 1, parte del 2, y 3.

Artículo 56. Articulación urbanística de los puertos.

1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario

afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.

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

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

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

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

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

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

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

El ámbito de dominio que regula este Plan Especial se gestionará en régimen de concesión por el Consorcio Valencia 2007, por lo que es de total aplicación lo establecido en el artículo 68.

Artículo 68. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional.

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular que, sin ser dominio público, se hallen incorporados a dicha zona de servicio en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

Y, obviamente, este Plan Especial debe compaginarse con la denominada Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), actualmente en tramitación, por lo que se transcribe el artículo 69 que regula esta figura.

Artículo 69. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Este Plan Especial tiene así mismo en cuenta las consideraciones de usos que establece la Delimitación de Espacios y usos Portuarios del Puerto de Valencia, actualmente en tramitación, de acuerdo con lo establecido en la vigente Ley de Puertos del Estado Español y de la Marina Mercante.

Se relacionan a continuación los usos tal y como dicha Delimitación los consigna:

	MIXTO NAUTICO-DEPORTIVO / COMPLEMENTARIO NAUTICO-DEPORTIVO
	INTERACCION PUERTO-CIUDAD
	PESQUERO
	MIXTO COMPLEMENTARIO COMERCIAL / INTERACCION PUERTO-CIUDAD
	COMPLEMENTARIO COMERCIAL
	MIXTO COMPLEMENTARIO NAUTICO-DEPORTIVO / INTERACCION PUERTO-CIUDAD
	MIXTO COMERCIAL / COMPLEMENTARIO COMERCIAL
	COMPLEMENTARIO COMERCIAL QUE PASARA A INTERACCION PUERTO-CIUDAD CUANDO CESE LA ACTUAL ACTIVIDAD ASOCIADA AL TRAFICO DE CRUCEROS

En las Fichas Urbanísticas de parcelas pertenecientes al sub-ámbito de la Zona de Servicios de Tierra del Puerto de Valencia, y al objeto de aclarar la compatibilidad de usos previstos por este Plan Especial con los anteriormente citados, se hace constar la transposición correspondiente de estos usos.

Finalmente, se transcribe parte sustancial a tener en cuenta del artículo 72. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario y se cita el artículo 73. Régimen de utilización del dominio público portuario. Ambos establecen condiciones específicas relativas a los usos permitidos o prohibidos en la zona, y su forma de utilización.

Artículo 72. Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su

relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico

2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

Artículo 73. Régimen de utilización del dominio público portuario.

1.6. Usos actuales y condiciones de la ordenación existente.

En la actualidad, antes de la formulación de este Plan Especial, el uso generalizado de la zona objeto de intervención es el de SG de transportes GTR-3 Área portuaria.

El art. 6.69 del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia de 1988 indica los usos permitidos y los expresamente prohibidos en el Área Portuaria, sin que se establezca una ordenación pormenorizada de la zona.

En la práctica, y al albur de los respectivos Convenios y Acuerdos para la celebración de la Copa de la América y de la ejecución del Circuito de Fórmula 1 –fundamentalmente con motivo de la primera- se han llevado a cabo numerosas intervenciones, gran parte de las cuales son las recogidas en el Plano de Ordenación con la denominación de “existentes” y que este Plan Especial consolidará.

Asimismo, entre las condiciones de la ordenación existente que estará vigente en la ordenación resultado de este plan especial tiene relevante consideración el Acceso norte. En consecuencia, este Plan especial respeta específicamente todo lo establecido en el Convenio Interadministrativo entre Ayuntamiento y la APV a este respecto.

1.7. Información Histórica y Patrimonial.

1.7.1. Análisis y valoración del patrimonio existente.

El Patrimonio objeto de protección en este Plan Especial, el conjunto de preexistencias que lo componen no es muy numeroso pero sí es diverso. Conviene en primer lugar indicar con carácter general que el Plan persigue “poner en valor” un espacio de indiscutible antigüedad y que contiene suficientes señas de identidad propias que, pese a su evidente y deseable evolución histórica, conviene preservar en su conjunto. De hecho, el marco de “regeneración urbana” en que se inscribe esta operación urbanística resulta, en la práctica, una toma de principios y un compromiso inicial.

El respeto hacia los actuales cantiles, a la línea de delimitación entre el espejo del agua y la “tierra”, incluidos todos los terrenos anteriormente ganados al mar, es un punto de partida.

En cuanto a los elementos patrimoniales edilicios, en el Catálogo de Protección encontramos piezas que merecen el carácter de Bien de Relevancia Local –de acuerdo con lo estipulado por la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano, con la categoría de edificios monumentales- como son los Tinglados de principios del

XIX o el llamado Edificio del Reloj. Otras preexistencias, como los Docks Comerciales, el conjunto de la antigua Aduana, el edificio de Sanidad, el de la Autoridad Portuaria –actualmente sede del Consorcio 2007-, el antiguo Varadero (muy intervenido y modificado en 1988) y otras piezas menores se consignan con los distintos niveles de protección (ambiental o estructural) establecidos por la legislación y también contemplados por el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.

Un caso singular es el de los árboles monumentales (ficus) existentes junto al bar Aduana, que también resultan objeto de protección y que en este Plan se incluyen en un nuevo entorno verde y peatonal.

Se establece a continuación la valoración general del conjunto y, después, una valoración pormenorizada de cada uno de los elementos que lo componen, así como la propuesta específica de este Plan Especial con los correspondientes niveles de protección de acuerdo con lo legislado por la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano.

1.7.2. Valoración general.

Se trata de un ámbito de orígenes históricos muy antiguos que ha tenido una lenta evolución en su desarrollo portuario durante siglos y, sin embargo, una transformación cuantitativa y cualitativamente importante en los últimos años. La primera por el importante crecimiento de la actividad portuaria y la ampliación de su superficie aterrada y ganada al mar; y la segunda por la implementación de eventos de la relevancia de la América's Cup y el Circuito Urbano de Fórmula 1.

El conjunto está obviamente caracterizado, en lo formal, por esa función portuaria y por la relación entre los cantiles y el agua, los distintos abrigos y atraques para barcos de distintas envergaduras, y edificios de servicios y almacenamiento, como el varadero, talleres, oficinas, estructuras cubiertas para graneles, etc.

La arquitectura que lo materializa corresponde en general a edificios contruidos en los principios del siglo XX, algunos de ellos modificados o intervenidos tras su deterioro o su destrucción parcial durante la contienda bélica de 1936. Arquitecturas de impronta industrial –gran parte de ellas ideadas por ingenieros civiles- que incluyen estructuras y técnicas constructivas punteras en su época y que merecen su protección compatible con su reciclaje y la incorporación de nuevos usos que persiguen la regeneración urbana de la zona y su reactivación ciudadana.

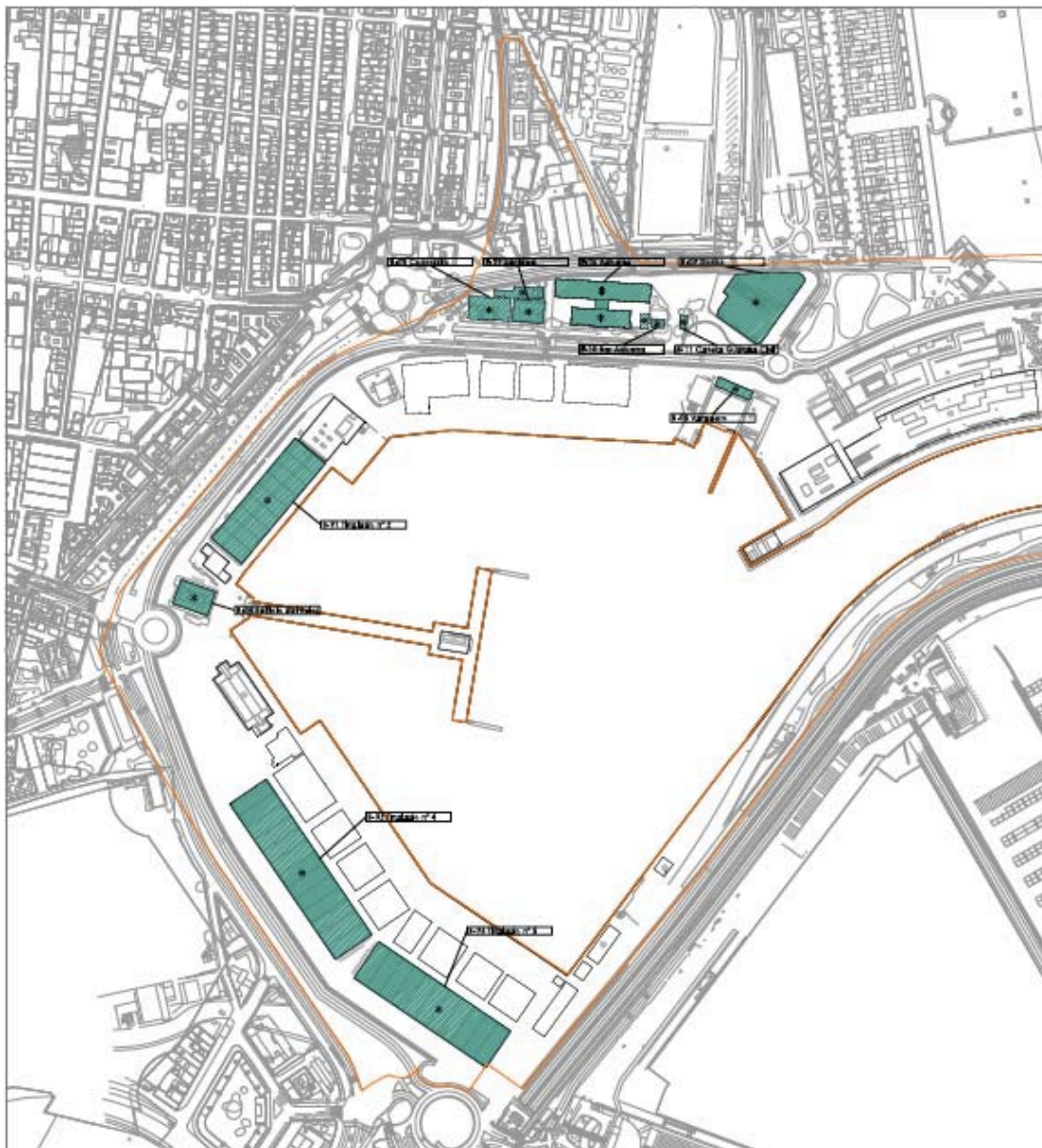
Es importante insistir en la necesidad de compatibilizar el respeto y la protección patrimonial con la adecuación de las edificaciones a nuevos usos, tanto en su capacidad funcional y constructiva para absorberlos como en la posibilidad de que se admitan los aumentos de volumetría necesarios para resolver oportunamente los nuevos requerimientos funcionales, sin desdoro de la estructura original edilicia, ni confusión entre los elementos primigenios y los añadidos, en el resultado final.

De esta manera se podrá mantener la memoria del lugar sin renunciar a su reactivación urbana y a la inclusión de este nuevo espacio ganado para la ciudad en las tendencias contemporáneas de transformación de los espacios portuarios para el mejor aprovechamiento ciudadano.

1.7.3. Elementos edilicios objeto de conservación y protección.

Los elementos edilicios que se propone conservar y proteger con diferentes grados, en este Plan Especial son los siguientes:

- Tinglado nº 2.
- Tinglado nº 4.
- Tinglado nº 5.
- Edificio del Reloj.
- Edificio Aduanas (hoy Agencia Tributaria)
- Edificio de Sanidad.
- Edificio de la Autoridad Portuaria (hoy sede del Consorcio Valencia 2007)
- Edificio Varadero.
- Edificio Docks Comerciales.
- Bar Aduana.
- Caseta de la Guardia Civil.



1.8. Servidumbres.

Determinadas servidumbres entre ambos subámbitos son dignas de ser tenidas en cuenta puesto que así están establecidas en ambos Convenios interadministrativos.

Se consigna a continuación lo establecido en los citados Convenios:

Atendiendo a la colindancia de las fachadas al mar de los Tinglados 2 y 4 así como de la fachada mar y Sureste del Tinglado 5, todos ellos ya cedidos al Ayuntamiento de la ciudad, con espacios que no forman parte de la finca objeto de cesión, la APV ha reconocido al Ayuntamiento de Valencia una servidumbre

de paso respecto de los terrenos a los que dichas fachadas son recayentes, en una anchura de 5 metros, con objeto de hacer posibles los trabajos de reparación, conservación y mantenimiento de aquellos.

Así mismo, la APV ha reconocido al Ayuntamiento de Valencia y en idénticos términos la correspondiente servidumbre de paso respecto de los terrenos a los que son recayentes las fachadas al mar de las denominadas Bases de los equipos participantes en la America`s Cup, Luna Rossa Challenge, BMW Oracle Racing, Team Shosholoza y +39, así como de la fachada al mar y fachada Este de la Base del equipo Alinghi, y sitas, la primera en el Muelle del Grao y las cuatro restantes en el Muelle de la Aduana, y de los terrenos a los que son recayentes las fachadas al Sur del Edificio Veles i Vents y el aparcamiento contiguo al mismo.

Ambas servidumbres podrán ser utilizadas por el CV07 o por los terceros a quienes éste contrate o autorice.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Valencia tiene reconocida a favor de la Autoridad Portuaria una servidumbre de paso respecto de los terrenos, incluidos en la finca objeto de cesión, a los que son recayentes las fachadas Norte del Edificio Varadero y sus edificaciones anejas, así como respecto de la localizada más al Sur, su fachada Sureste, y la fachada Suroeste de la antigua Estación Marítima. Esta servidumbre de paso debe ser respetada en idénticos términos por el CV07, así como por los terceros contratados o autorizados por el CV07-

Valencia, 15 de octubre de 2013.

José María Lozano Velasco.
Arquitecto.

II. PLANOS DE INFORMACIÓN.

En la documentación gráfica constan los planos de información que a continuación se relacionan:

I.1. Encuadre territorial	1/35.000
I.2. Ámbito del plan especial	1/10.000
I.3. Plano de zonas de calificación urbanística PGOU	1/5.000
I.4. Declaración de Espacios y Usos Portuarios	1/5.000
I.5. Trazado circuito F1	1/2.000
I.6. Identificación de elementos protegidos	1/2.000
I.7. Usos e infraestructuras existentes.	1/2.000
I.7.1. Red de Electricidad	1/2.000
I.7.2. Red de Alumbrado	1/2.000
I.7.3. Red de Agua Potable	1/2.000
I.7.4. Red de Riego	1/2.000
I.7.5. Red de Saneamiento y Drenaje	1/2.000
I.7.6. Red de Gas	1/2.000
I.7.7. Red de Telecomunicaciones	1/2.000
I.7.8. Reposición de servicios afectados. Red V2007 ACM y reserva	
I.7.9. Red de servicios transporte público	1/2.000
I.8. Fotografías aéreas	

III. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA.

2.1. Modelo de intervención urbana.

Este Plan Especial responde a un modelo de regeneración urbana y densificación que contempla a la vez criterios de participación y gestión público privada, manteniendo niveles de edificabilidad muy reducidos, ocupación mínima del suelo, y total preponderancia del uso público incluso en las piezas construidas de inversión y gestión privada en régimen de concesión. Hay que tener en cuenta que todo el suelo es –y se mantiene así- de propiedad pública; que nada se privatiza en cuanto al régimen de propiedad; que los usos previstos tienen por objetivo la reactivación social de la zona; y que se aprovecha la obligatoriedad de incluir en el Plan el Estudio de Integración Paisajística, para extender –más allá de lo preceptivo y de la información pública- el Proceso de Participación Pública para integrar en el mismo, antes de la aprobación definitiva, las aportaciones que se deriven de ese proceso.

Se ha procurado una transposición de algunos de los preceptos que se derivan de los conceptos de ciudad inteligente (smart city) y de ecobarrio, teniendo en cuenta que se trata de una intervención parcial dentro del conjunto de la ciudad de Valencia y, también, que no se incluyen usos propiamente residenciales, de vivienda, sino que la práctica totalidad de los mismos se incluyen en el uso global terciario, mientras se hacen compatibles específicamente (los que se corresponden con la zona amparada por el Convenio entre la Autoridad Portuaria y el Consorcio 2007) con lo previsto en la vigente en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado Español y de la Marina Mercante y en la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Valencia, actualmente en tramitación.

A tal efecto se transcribe a continuación la definición de Smart City de J. M. Hernández Muñoz “ *... una ciudad comprometida con su entorno (medioambiental, cultural e histórico), con elementos arquitectónicos de vanguardia, y en la que las infraestructuras están dotadas de las soluciones tecnológicas más avanzadas para facilitar la interacción del ciudadano con los elementos urbanos, haciendo su vida más fácil*” que debe ser tomada aquí como una guía genérica para entender el modelo urbanístico en el que se incluye, y cuya especificidad podrá observarse en la valoración de los resultados obtenidos.

De la idea de ecobarrio recogemos la definición que propone el profesor de urbanismo A. Hernández Aja, aún teniendo en cuenta la limitación o característica muy particular aludida anteriormente (al no existir uso vivienda no hay una población permanente y propia del barrio, sino que se trata de un barrio de servicios, complementario del resto de la ciudad de Valencia), “ *... un ecobarrio debe de ser algo más que una suma de sistemas y procesos*

ecoeficientes, debe de ser un espacio que forme parte de una ciudad, entendida ésta como una construcción social en la que sus ciudadanos asumen la responsabilidad de participar en la construcción (o rehabilitación) y gestión de su espacio". Por esta razón cobra especial interés la participación ciudadana en la concepción y posterior gestión del mismo. Y no hay que olvidar, como se dice en otras ocasiones en esta memoria, que están presentes los tres niveles de la Administración: Local, autonómico y estatal.

Entendemos que el modelo al que responde este Plan Especial puede ser identificado con las siguientes características: i) Espacio público vertebrador con prioridad peatonal, bicicletas y transporte público; ii) Escalas y densidades de innecesarios desplazamientos motorizados dentro de la Marina; iii) Accesibilidad universal; iv) Variedad de servicios; v) Ahorro de energía y reutilización del agua; vi) Urbanismo de género y de generaciones; y vii) Sustitución de playas de aparcamiento por jardines.

Siguiendo la doctrina de otros autores, como A. López Valencia y O. López Bernal, la estrategia genérica a la que responde este modelo está teniendo en cuenta: i) El compromiso de los actores involucrados (gobierno local, residentes y empresas); ii) Actuación simultánea en las edificaciones, infraestructuras y espacios públicos; iii) Reconocimiento y modificación de los hábitos de residentes en los barrios circundantes y en el conjunto de la ciudad; iv) Reducción de costos, reutilización de recursos y procesos innovadores y eficientes; v) Mejora del metabolismo urbano; y vi) Propuesta de evaluación permanente de las intervenciones.

2.2. Objetivos.

El objetivo básico que persigue este Plan Especial, puede inscribirse dentro de las operaciones de regeneración urbana que implican la toma en consideración de un espacio existente con características urbanas propiamente dichas, o suburbanas o periféricas, pero que en cualquier caso necesita una reactivación social y edilicia.

Renovación, reforma, rehabilitación, recuperación, reconstrucción, restauración, reutilización, reciclaje ... términos inicialmente concebidos y utilizados para hablar de intervenciones sobre el patrimonio construido y, habitualmente, sobre el patrimonio edilicio, han tenido recientemente una derivada que se extiende – tan legítima como oportunamente- al territorio y más concretamente al territorio urbano (y al rural, y al natural).

El sueño moderno de la ciudad dispersa, desde los postulados sociales de Ebenezer Howard hasta la carta de Atenas acuñada en el IV CIAM de 1933, desde las ciudades teóricas y futuristas de Hilberseimer hasta las de Le Corbusier; desde las new towns inglesas hasta Tapiola, parece haber encontrado en el informe Bruntland (Our common future, 1987) –o en los

“Límites del crecimiento” que Donella Meadows redactara en los setenta para el Club de Roma- un ocaso precipitado por principios de desarrollo sostenible y estrategias de optimización de recursos.

El caso que nos ocupa es más complejo. El acuerdo de la Autoridad Portuaria de Valencia para la cesión a la ciudad de determinados terrenos de la Dársena Interior y el convenio simultáneo entre la Autoridad Portuaria de Valencia y el Consorcio Valencia 2007 para la explotación durante los próximos treinta años del resto de los terrenos y de la lámina de agua que configuran el ámbito general de lo que hoy denominamos Marina Real Juan Carlos I, implica la implementación de estrategias de desarrollo que hagan de estos espacios lugares de utilización ciudadana vivos y sostenibles, debiendo encontrar en ellos mismos las claves económicas y de financiación que eviten nuevas cargas impositivas o la utilización de recursos de la administración (ya sea estatal, autonómica o local; pues los tres niveles se encuentran involucrados en esta operación urbanística) necesarios en otros aspectos del bienestar social. En consecuencia, los procedimientos de participación público privada (PPP) vigentes en el urbanismo de última generación y en el denominado “ecourbanismo” están presentes en la metodología creativa y en el modelo de gestión que este Plan Especial procura.

El conjunto del espacio portuario sobre el que se actúa ya tiene en la actualidad una calificación de suelo urbano. Más concretamente de “sistema general de transporte portuario” (ver Plan General de 1988) y parte del mismo – el que llamamos dársena interior o dársena histórica- cuenta con cierta tradición de un uso específico ciudadano normalmente referido a determinadas fechas o épocas del año.

El concepto de densificación, oportuno en las actuales estrategias de regeneración urbana, es de aplicación también en este caso. Es necesaria una cierta masa crítica en el cerca de un millón de metros cuadrados –lámina de agua incluida- que componen el ámbito de intervención.

Densificación que, desde un punto de vista analítico o metodológico –operativo al fin y al cabo- establecemos en tres niveles interrelacionados y deseablemente simultáneos.

Entendemos ahora por *densificación poblacional* el conjunto de operaciones de raíz renovadora, propiamente arquitectónica, encaminadas a resolver obsolescencias y carencias que normalmente tienen que ver con las alteraciones acaecidas con los nuevos usos y costumbres sociales y con la accesibilidad.

Por *densificación edilicia* nos estamos refiriendo a la posibilidad de introducir edificaciones de nueva planta (obviamente con los estándares de exigencia espacial y constructiva que establece la normativa vigente) en cualquiera de los tres estadios que se indican a continuación: i) ocupación de espacios vacantes no destinados a zona verde; ii) sustitución total de las piezas con nula o menor capacidad de transformación; y iii) complementariedad, sobreelevación o adherencia de nuevas piezas a las existentes.

El fin último de esta variedad no es independiente del anterior, si bien su factibilidad implica mayor complejidad en su gestión y viabilidad financiera, así como la previa elaboración de herramientas de planificación urbanística propias de los convencionalmente denominados Planes Especiales o figuras semejantes, como de hecho es éste.

Y cuando nos referimos a *densificación dotacional*, queremos ocuparnos de los equipamientos básicos (jardines, transporte público, educación, salud, cultura o deporte) pero también de otros, comerciales o lúdicos que, en cualquier caso, suelen ser garantes del deseable principio de cohesión social. La ausencia en este Plan Especial de usos específicamente residenciales permanentes (vivienda) y la existencia en el entorno próximo –como se demuestra en los correspondientes planos de información- de equipamientos básicos de educación primaria o secundaria y de salud hacen innecesaria la insistencia en estos usos que ya se encuentran cubiertos. Por el contrario, los objetivos en este nivel de densificación se compadecen con la consideración de la ciudad de Valencia en su conjunto, con un carácter más metropolitano.

El conjunto coordinado de estas estrategias de densificación, compatible con criterios de elección de materiales reciclados o reciclables, de control de emisiones perjudiciales para el medio ambiente y de búsqueda de resultados formales comprensibles y hermosos, debe resultar el campo de experimentación en el que se deberán mover los posteriores trabajos edilicios que materialicen esta operación urbanística. Y todo ello priorizando, de entre los tres famosos parámetros que el concepto de desarrollo sostenible consolidó en la conocida convención de Río de Janeiro de 1992, en la Carta de las Ciudades de, y en la Agenda 21, la que en estrecha relación con lo social, nos gusta redefinir como “optimización de recursos humanos”.

2.3. Antecedentes.

Numerosos antecedentes pueden ser citados como reflexiones teóricas o actuaciones concretas que han sido llevadas a cabo con anterioridad. Entre ellas destacan:

- Plan Especial del Cauce del Turia.

Por su trascendencia y significación urbana, el Plan Especial de Reforma Interior del viejo cauce del Turia, aprobado definitivamente en 1984 y redactado como Avance por el Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill tras un fallido concurso internacional, merece ser tenido en cuenta como un antecedente vertebrador de la actual imagen de la ciudad.

- “La Valencia marítima del 2000” . COAV 1997.

El conjunto de reflexiones gráficas y teóricas de esta publicación del Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia contiene claves de estrategia urbana de consideración siempre que se aborden trabajos que contemplen los aspectos marítimos de la ciudad.

- Valencia Litoral

Trabajo de reflexión teórica y resultados dibujados realizado en colaboración con el arquitecto francés Jean Nouvel en el año 2005. Tal vez pudiera entenderse como una de las primeras consideraciones de interacción puerto ciudad en línea con otras conocidas intervenciones en puertos europeos que, sin perder su carácter comercial, han buscado una mayor sinergia con los usos ciudadanos –en muchos de esos casos como Rotterdam, Cardiff, Liverpool, etc. incorporando el uso residencial- compatibilizando con ellos su actividad propiamente portuaria.

- Concurso Foredeck

El concurso para el edificio principal y más representativo de la intervención con motivo de la celebración de la Americas Cup, el entonces llamado Foredeck, necesitó de algo más que el diseño del propio edificio. Se complementó con una importante dotación de estacionamiento cubierto y cerrado para automóviles y también con el diseño de los espacios libres y ajardinados que configuran su entorno. El autor de este Plan Especial participó en ese concurso, aunque es sabido que la propuesta vencedora, y construida

es la elaborada por David Chipperfield y Fermín Vázquez, hoy conocido como el emblemático “Veles i vents”.

Simultáneamente se fueron construyendo las bases de los diferentes equipos, en general con un cuidadoso diseño para el uso específico al que estaban destinadas, destacándose algunas como las proyectadas por el arquitecto italiano Renzo Piano y el valenciano José María Tomás en la zona norte, y otras en la zona sur frente a los tinglados 4 y 5.

Otras intervenciones destacables fueron la adaptación del tinglado 2 proyectada por Luis Ferrer o el edificio para la Casa de la Copa proyectado por Jorge Bosch; así como el tratamiento del paseo longitudinal elevado que acompaña al nuevo canal proyectado por Carlos Meri.

- PAI del Grao

Por su cercanía tanto espacial como temporal y por la importancia que este nuevo sector de la ciudad tendrá en el inmediato desarrollo de la misma, sus previsiones han sido observadas con detenimiento entre los antecedentes inmediatos de este Plan Especial

- Concurso Marina Real Juan Carlos I

Un nuevo concurso internacional fue convocado con motivo de la celebración de los campeonatos de Fórmula 1 y la firme decisión del Ayuntamiento de Valencia, con el imprescindible apoyo de la Autoridad Portuaria y la Generalitat Valenciana de lanzar la Marina que es hoy ya una realidad y este Plan Especial ordena en conjunto, desde un punto de vista urbanístico de acuerdo con la legalidad vigente.

Los proyectos vencedores ex aequo, presentados respectivamente por Jean Nouvel en colaboración con José María Tomás y la oficina de arquitectura alemana GPM, fusionados posteriormente en uno sólo por José María Tomás y –lógicamente- coordinados con su propio Plan del sector del Grao, son los antecedentes más recientes y puede asegurarse que el resultado de usos, intensidades y formalización de los mismos de este Plan Especial, no es ajeno al conjunto de valiosas reflexiones urbanas y arquitectónicas que de ellos se deducen.

El autor de este Plan Especial participó también entre el centenar de arquitectos que presentaron sus propias propuestas al concurso. Todos ellos fueron motivo de exposición pública en el Edificio del Reloj.

2.4. Desarrollo y evolución del Puerto de Valencia.

Crecimiento portuario. Evolución puerto. Desarrollo urbano.

La ciudad de Valencia fundada por los romanos en el año 137 a.C. se ubicaba en un meandro del río Turia a unos 4 ó 5 Km. de la costa y no llegó a ser una ciudad costera hasta bien entrado el S. XX en que el desarrollo urbano llegó a unir el núcleo principal con el núcleo que, al amparo del desarrollo portuario, se había ido creando en la costa desde mediados del siglo XVII.

El desarrollo final de la ciudad hacia la costa en la última mitad del S.XX vino muy marcado por las obras de desvío del cauce del Turia efectuadas como consecuencia de las graves inundaciones sufridas por la ciudad en 1957 en las que en la plaza central de la misma el agua llegó a alcanzar casi 1 metro de altura.

Todo este desarrollo se ha efectuado en el marco del Plan General de Ordenación Urbana de 1987 llegando finalmente a establecerse un continuo urbano entre el núcleo original y la costa.

Desarrollo portuario.

El origen del puerto de Valencia se remonta a la primera mitad del S. XIII cuando el rey Jaime I funda el núcleo costero de Vilanova del Grao con funciones defensivas frente a los ataques por mar de los pueblos del Norte de África.

Es a partir de la fundación de ese enclave costero que se empieza a desarrollar un incipiente tráfico marítimo al abrigo de precarias construcciones de abrigo que hay que ir reponiendo continuamente, la más importante la conocida como “Pont de Fusta” (Puente de madera) recientemente encontrada al efectuar las excavaciones para un aparcamiento subterráneo en las proximidades de la zona más antigua del puerto (Dársena interior).

A pesar de que el S. XV es realmente el “siglo de oro” de la ciudad de Valencia no será hasta bien entrado el S. XVII cuando en el puerto se construye la primera obra de abrigo de una cierta consistencia.

A partir de esa primera obra de abrigo el puerto ha ido desarrollándose hasta llegar a ser lo que es hoy en día, gracias fundamentalmente a las actuaciones realizadas en el último tercio del siglo pasado.

Desarrollo de la relación puerto/ciudad.

Como se puede deducir de lo descrito en los apartados anteriores la ciudad y el puerto de Valencia no han tenido hasta épocas relativamente recientes necesidad de relacionarse en el sentido físico/urbanístico, ya que constituían dos entidades físicas lo suficientemente alejadas como para no interactuarse en el sentido antes citado.

Hasta los años 80 la zona portuaria está bastante definida y separada del núcleo urbano, el tráfico portuario no es excesivamente importante y por tanto, el tráfico terrestre asociado al mismo puede asumirse sin dificultad por la red metropolitana y, en muchos casos, incluso por la red urbana, redes que, por otro lado, no recibían excesiva presión del tráfico ciudadano.

Ahora bien, a partir de esos años todo empieza a cambiar -incremento de tráfico portuario, incremento de tráfico ciudadano, expansión de la ciudad hacia las zonas portuarias- obligando por tanto a la ciudad como al puerto a replantearse la situación, fundamentalmente en lo relacionado con el principal acceso del puerto que se había convertido ya en una vía urbana (incluso el cambio de denominación de esta vía es significativo: de Camino al Grao a Avenida del Puerto).

En el anterior contexto es en el que se materializa el primer Convenio Puerto/Ciudad en 1986 , en el que fundamentalmente se posibilita un nuevo acceso al Puerto por el Sur aprovechando las marginales del Nuevo Cauce del Turia; la ciudad a cambio se liberó de gran parte del tráfico portuario, ya de una cierta importancia, y empieza a disponer con ciertas restricciones de espacios interiores del Puerto acondicionados por la Autoridad Portuaria para usos lúdicos.

Este Convenio de 1986 también establece la normativa urbanística a aplicar a los espacios de interface Puerto/Ciudad en la Zona Sur de nueva creación. Una década después del Convenio anterior, en 1997, se firma un nuevo acuerdo entre el Ayuntamiento y el Puerto, si bien esta vez participan también en el mismo la Administración Central del Estado y el Gobierno Regional.

De este Convenio lo interesante para los fines de este artículo es que la Autoridad Portuaria desafecta del uso portuario parte de la zona terrestre de la dársena interior para cederla a la ciudad, obviamente a cambio de unas contrapartidas a cumplir por el resto de firmantes del Convenio.

Este Convenio llamado “Balcón al Mar” permite la articulación del parque del antiguo cauce del río que cruza la ciudad con el paseo marítimo de nueva construcción a través de la rótula que constituye la Dársena interior del Puerto.

La XXXII América’s Cup.

La desafectación de la Dársena interior del uso portuario ofreció una magnífica oportunidad a la ciudad para postularse como candidata a la celebración de la prueba ya que se contaba con unas instalaciones portuarias terrestres y marítimas llenas de posibilidades para los fines de la regata.

Si a lo anterior añadimos la climatología de la zona y el régimen de vientos, excelente a juicio de los expertos, no es de extrañar que Valencia y su puerto fueran elegidos sede de la XXXII edición de la América’s Cup.

Desde el momento de la elección la Autoridad Portuaria comprendió la trascendencia del acontecimiento para el puerto y lo integró en su estrategia de empresa, comenzando a trabajar de inmediato en la remodelación de la dársena interior para acomodarla a las exigencias del evento; surge en estos momentos la posibilidad y conveniencia de conectar directamente la citada dársena interior con el mar abierto excavando un canal a través de uno de los muelles portuarios, para de este modo separar totalmente el tráfico deportivo del comercial.

La necesaria bocana de acceso al canal desde el mar se diseñó de modo que pudiera dar lugar a una marina deportiva que tras la prueba diera servicio a la ciudad.

De este modo, y en tiempo record, se consiguió llegar a la configuración actual del puerto en el que han quedado claramente diferenciados la zona comercial y la de contacto con la ciudad constituida por las dos dársenas deportivas enlazadas por el nuevo canal.

(Manuel Guerra. Director de Planificación de Infraestructuras e Integración Territorial. Autoridad Portuaria de Valencia)

2.5. Situación.

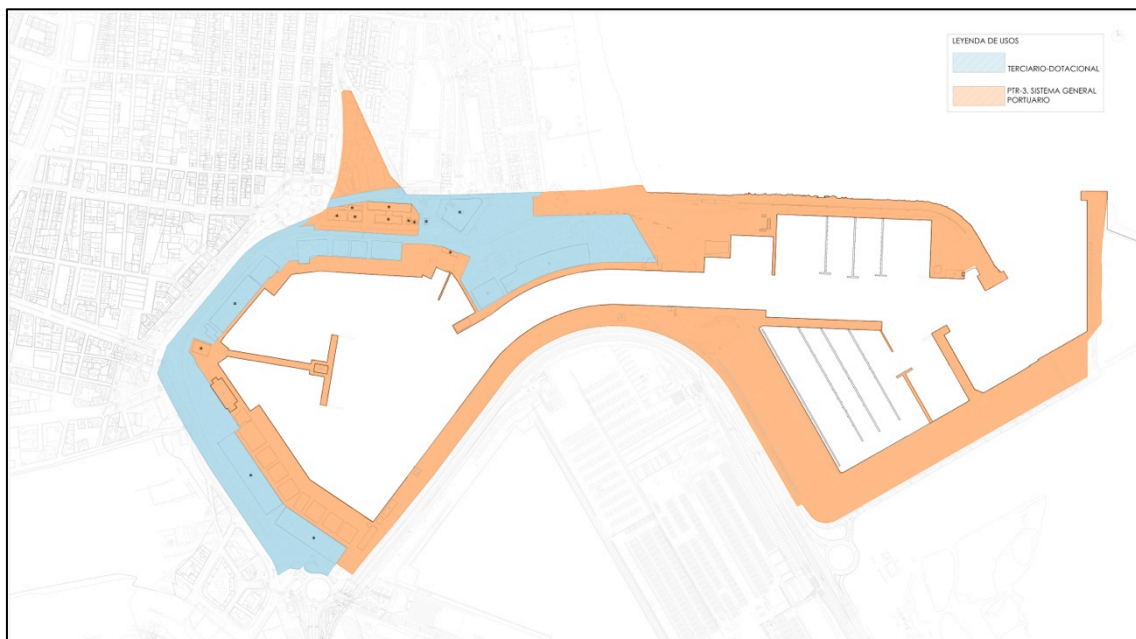
El ámbito de este Plan Especial se corresponde con el espacio –antiguamente vallado- de la dársena histórica del Puerto de Valencia más la nueva marina creada para la Copa de la América, que se encuentra delimitado:

Por el norte por la Avenida de Neptuno.

Por el sur y por el este por terrenos que siguen siendo de uso propiamente portuario.

Y por el oeste por la calle J. J. Dómine.

Es también objeto de este Plan Especial un espacio de forma aproximadamente triangular perteneciente a la Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Valencia en la que actualmente se desarrollan actividades complementarias a la actividad de la Autoridad Portuaria de Valencia.



2.6. Descripción física.

Los terrenos, con una superficie neta de 586.700 m², tienen forma irregular y una topografía sensiblemente plana. De ellos corresponden a la cesión al Ayuntamiento 187.000 m² y el resto, 399.760 a lo establecido en el Convenio entre Autoridad Portuaria y Consorcio, más unos 550.000 m² de la lámina de agua.

Gozan de una importante accesibilidad tanto desde el norte, marcada por dos puntos principales en su encuentro con el Paseo Marítimo que recorre las playas norte y la rotonda que da acceso junto al Bar Aduana, como desde la plaza de la Armada Española; desde el oeste por la calle J. J. Dómine y en

particular su encuentro con la Avenida del Puerto; y desde el este y el sur con el sistema viario interior del Puerto y el Puente de Astilleros.

En el segundo de ellos (junto al bar Aduana) se propone se restrinja a tráfico peatonal y se propone un acceso directo desde la Plaza de la Armada Española.

También se propone la desaparición del resto de vallado de hierro que todavía existe en las traseras de los edificios de Autoridad Portuaria, Sanidad y Agencia Tributaria, por cuanto suponen un obstáculo a la accesibilidad peatonal y potencian la condición de “traseras” de las fachadas de los citados edificios y de residuales de los espacios privados que pudieran resultar de uso público de los mismos.

Por su proximidad al mar contamos con condicionantes relacionados con el nivel freático, muy próximo a la superficie, y con unas características geotécnicas propias del subsuelo del área portuaria de Valencia que corresponde al relleno cuaternario de la gran llanura litoral constituida por una depresión de edad neógena y que se encuentra fuertemente condicionado por la proximidad del río Turia, además de fenómenos de pulsión y corrientes marinas pleistocenas. Los materiales de relleno están constituidos por arcillas limosas de baja plasticidad otras de naturaleza limosa a arenosa y una capa de arena de playa que cubre depósitos de arenas parcialmente cementadas y areniscas. Todo ello deberá ser tenido en cuenta en cimentaciones que, en general, no deberán ser superficiales cuando se prevean construcciones de más de una planta y sobrecargas de uso relevantes.

2.7. Movilidad urbana.

2.7.1. Viario

Ya se ha indicado en repetidas ocasiones que una de las singularidades del presente Plan Especial es que la totalidad de su ámbito es de titularidad pública. En la práctica se distingue entre parcelas con edificabilidad lucrativa, espacios libres y zonas verdes (que también admiten determinadas condiciones, normalmente restrictivas en cuanto a usos e intensidades de los mismos) y viario.

Y otra singularidad es que la práctica totalidad de este suelo está urbanizado con criterios, estándares y calidades que merecen ser mantenidos.

En consecuencia, este Plan Especial establece como viario el espacio destinado a ser ocupado por los viales o “calles” propiamente dichos, incluidos

los itinerarios específicos para tráfico rodado, tráfico peatonal y tráfico de bicicletas, así como el destinado a aparcamiento de vehículos y, en su caso, de bicicletas.

Sin embargo, no hay razón para que no se produzcan ajustes, pequeñas modificaciones, ampliaciones o complementos del viario existente que, en su caso, el proyecto de urbanización correspondiente deberá concretar en cuanto a trazado definitivo y secciones.

Un caso particular corresponde al tramo de enlace entre la zona de la dársena antigua que en la actualidad ocupa la Lonja de pescadores y la denominada Marina Sur. Hoy coexisten dos posibilidades viarias, paralelas en su recorrido aunque de muy diferente trazado y características.

No hay motivo alguno para que este planeamiento impida el mantenimiento de la solución actual mientras resulte necesaria y dé respuesta a compromisos adquiridos con anterioridad. Sin embargo, el vial que ha sido objeto de los correspondientes estudios de movilidad y transporte urbano es el que -hoy con un trazado serpenteante- se encuentra más alejado del cantil, junto al muro de separación del resto del puerto comercial.

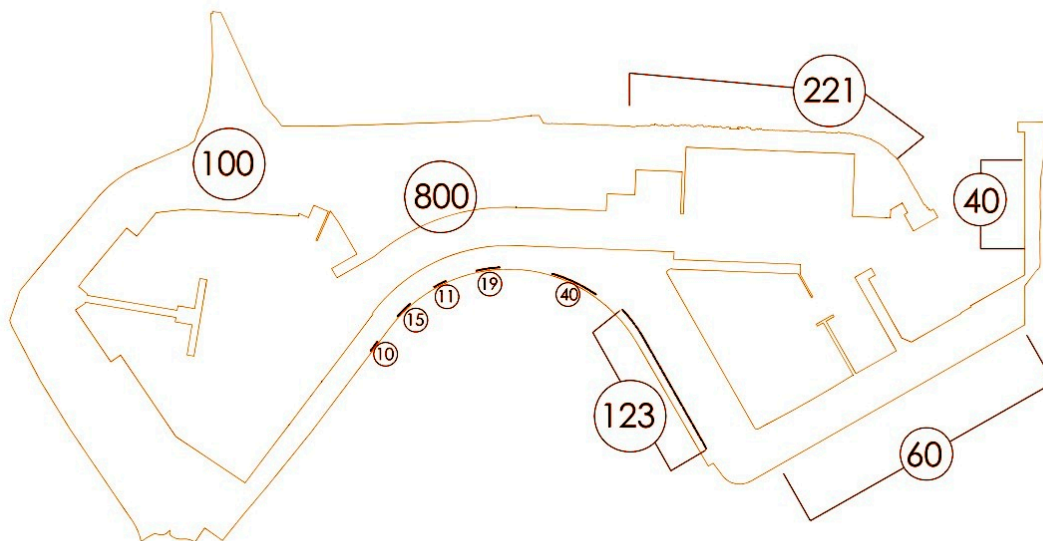
En consecuencia, este Plan Especial dispone parcelas edificables que, superpuestas al trazado del vial más cercano al cantil -aunque se limita la posibilidad de ocupación con la edificación a la zona entre ambos viales existentes- sólo podrán ser objeto de permiso de construcción y licencia de actividad (hoy licencia ambiental) cuando este vial resulte innecesario para el normal funcionamiento de la Marina y hayan expirado otros compromisos para su mantenimiento.

Las fichas urbanísticas de las parcelas afectadas por esta circunstancia así lo reflejan de forma sintética.

Se dispone de un total de 1439 plazas de aparcamiento en la vía pública repartidas de la siguiente manera:

- Marina Norte: 221
- Veles e vents: 800 (aparcamiento cerrado)
- Zona Consorcio-Sanidad-Aduana: 100
- Vial de enlace a Marina Sur: 95
- Marina Sur: 223

Lo que arroja una relación de una plaza de aparcamiento por cada 140m² edificables.



2.7.2. Transporte

El Ayuntamiento de Valencia va a realizar un cambio de usos del suelo en la Marina Real de la ciudad. El objetivo que se persigue con ello es aumentar la atracción de la zona para el ciudadano, reafirmando su carácter para conseguir que se inserte como un barrio más de la ciudad, creando para ello un espacio de ocio destinado al ámbito náutico deportivo, comercial, industrial, de restauración, pesquero y de innovación y formación.

Esta nueva estrategia implica la eliminación, remodelación y creación de establecimientos en los espacios que integran la Marina Real, a través de la modificación de las superficies existentes. Esto implicará un incremento de la movilidad, motivada por las nuevas actividades implantadas en la Marina, y por lo tanto, se hace necesario su cálculo para su posterior planificación y gestión.

Así pues, el objetivo del presente estudio de movilidad es el de analizar el impacto que tendrá en la movilidad los cambios de uso del suelo en la Marina Real de Valencia. Para ello es necesario: Analizar la situación actual de la movilidad Calcular la movilidad que generará la nueva actividad Analizar la situación futura de la movilidad Proponer medidas que aseguren un nivel adecuado de accesibilidad, de modo sostenible, aprovechando las características existentes en la Marina Real.

La Marina Real se está consolidando como un espacio de deporte y ocio de primer nivel en la ciudad y por ello es necesario que la planificación de la movilidad se tenga en cuenta desde la fase de proyecto.

La ciudad de Valencia apuesta por la potenciación de los modos de transporte sostenibles - transporte público, a pie y bicicleta - y por lo tanto, el esquema de movilidad en la Marina Real tiene que estar en consonancia con estos principios. El punto de partida en la Marina Real invita al optimismo, pues se dispone de una muy buena oferta de transporte público y modos no motorizados.

El reto pues, es conseguir que la movilidad que van a generar los nuevos usos de la Marina Real mantenga un esquema en donde los desplazamientos en transporte público, bicicleta y a pie prevalezcan sobre los que se realicen en vehículo privado.

Para ello se describen a continuación una serie de recomendaciones para garantizar un esquema de movilidad que sea coherente con el uso funcional del nuevo espacio que ganará la ciudad de Valencia.

Transporte Público.

La implantación de los nuevos usos de suelo en la Marina Real va a provocar que se convierta en una zona de gran actividad, lo que conlleva un aumento de viajes atraídos en transporte público. Tanto EMT como FGV tendrán un papel importante en la transformación que se va a llevar a cabo en la Marina Real, ya que deben facilitar la accesibilidad al ciudadano a través del sistema de transporte público.

Es necesario por tanto, si se quiere impulsar una movilidad sostenible, mantener las frecuencias establecidas actualmente en la oferta de líneas regulares y estivales tanto de EMT como de FGV que acceden a la Marina Real. Por otra parte es necesario, dada la implantación de nuevos locales de ocio y de restauración, estudiar la viabilidad de aumentar las frecuencias de las líneas (actualmente operan con frecuencias de 55 minutos) que dan servicio al ámbito de estudio, para hacer más atractiva la opción del transporte público y disuadir al ciudadano de usar el vehículo privado.

Bicicleta.

El estacionamiento para la bicicleta privada es mejorable en el sur de la Marina Real por lo que se debe paliar esta situación, ya que los nuevos usos de suelo contemplan la construcción y transformación tanto de la parte norte de la Marina Real como de la del sur.

Se hace igualmente necesario establecer dentro de la Marina Real algún punto donde el ciclista pueda dejar con comodidad la bicicleta, ya sea en la nueva

zona de comercios o en la zona noreste de la dársena donde finaliza el carril bici.

Al igual que para la bicicleta privada, el sistema público Valenbisi no cuenta con ninguna estación al sur ni en el interior de la Marina Real, por lo que sería conveniente el estudio de viabilidad, en concordancia con el contrato de concesión del servicio, para mover alguna estación al interior de la Marina Real, preferiblemente hacia el sur de la misma y con ello aumentar la cobertura territorial actual de la cual dispone esta zona.

El ayuntamiento de Valencia tiene un proyecto para mejorar la red de carriles bici de la ciudad. En el ámbito de la Marina Real se prevé la construcción de un carril bici a través de la calle Juan Verdeguer, lo que mejorará la conectividad ciclista entre la ciudad y la Marina. Además, el Plan Parcial de El Grau, prevé la construcción de carriles bici que permitirán la conexión ciclista entre el Grau, Nazaret y Marina Real.

Peatón.

Como se describe en la diagnosis, el diseño actual de la Marina Real tiene un carácter provisional. Por ello es preciso que se aproveche la transformación urbana del ámbito para acondicionar peatonalmente (continuidad peatonal y anchos de acera adecuados) las calles Ingeniero Manuel Soto y Dr. Marcos Sopena, así como el espacio urbano del interior de la Marina.

Por otro lado, se tiene que garantizar la continuidad peatonal entre las paradas de transporte público del ámbito de estudio y los accesos a la Marina Real, a la vez que se debe garantizar la permeabilidad peatonal a través de las calles Ingeniero Manuel Soto y Dr. Marcos Sopena.

Vehículo privado.

El objetivo del presente plan es mantener un esquema de movilidad en donde se prioricen los desplazamientos a pie y en transporte público. Ahora bien, el vehículo privado va jugar un papel también importante y es por eso que hace falta gestionar correctamente la demanda y optimizar los espacios disponibles para su estacionamiento. Para ello es imprescindible mejorar la señalización y la información en tiempo real.

Se aconseja la realización de un proyecto de señalización para dirigir los flujos de tráfico, tal y como se está ultimando por parte del Consorcio Valencia 2007. Es conveniente que en los accesos a la Marina Real esté convenientemente

señalizado como llegar a los distintos puntos de estacionamiento, lo que ayuda a reducir el tráfico de agitación.

Se hace necesario igualmente un proyecto de gestión del tráfico que permita dar información en tiempo real de las plazas de estacionamiento disponibles en cada una de las bolsas existentes en el ámbito de estudio. Se debe llevar a cabo en dos fases:

1. Implantación de paneles de señalización variable que informen de las plazas disponibles de los parkings subterráneos próximos a la Marina Real. En las vías de acceso se debería dar información sobre el número de plazas libres en los estacionamientos de la Marina, del parking público del hotel Las Arenas y del parking Juan José Domine.

2. Ampliar la información de los paneles de señalización variable con información de plazas disponibles en superficie: calle Eugenia Viñes y adyacentes. (Smart City).

Por último, pese a que no existe déficit de plazas de estacionamiento, dadas las características de los nuevos establecimientos, se recomienda que a nivel particular cada uno de ellos analice la viabilidad de ofertar plazas para vehículo privado y bicicleta.

(Estudio de Movilidad Urbana. IDOM)

2.8. Justificación de la ordenación.

La ordenación que propone este Plan Especial no modifica sustancialmente la ordenación que históricamente ha caracterizado la Dársena Interior. En este sentido es importante recuperar la relación con el agua y mantener la “transparencia” entre el espacio interior y ésta, como lo han hecho de forma modélica los tinglados. También disponer de amplios espacios abiertos que permitan un uso espontáneo y caracterizar algunos de ellos mediante jardinería compatible con su exposición marina. Y crear una masa crítica y armónica de nuevas parcelas edificables y usos que faciliten la activación urbana de su ámbito.

El Plan Especial que ahora se redacta, consolida el carácter urbano de este suelo que ya se encuentra convenientemente urbanizado en su totalidad y minimiza el impacto ambiental negativo. Por el contrario pone en valor la dársena histórica del puerto de Valencia y su utilización ciudadana, por lo que – en puridad- puede hablarse de “impacto positivo”.

La explotación de las mismas recaerá en terceros mediante cualquiera de los sistemas de cesión o concesión admitidos por la legislación vigente y contemplados tanto en el marco del Convenio entre el Ayuntamiento de Valencia y el Consorcio Valencia 2007, como en el marco del Convenio Interadministrativo suscrito entre éste último y la Autoridad Portuaria de Valencia, por los que atendiendo a las distinta naturaleza jurídica de los suelos se establecen las condiciones de explotación de la Dársena Interior del Puerto de Valencia y más concretamente de la denominada Marina Real Juan Carlos I. En tal sentido el Plan Especial fija la distribución y usos de las nuevas edificaciones y establecer también el régimen de ocupación.

Este Plan Especial tiene en cuenta el entorno próximo de las Playas de la Malvarrosa, Canyameler y Cabanyal, el futuro Plan Parcial del Grau y, desde luego, el espejo de agua. Todos son elementos naturales y paisajísticos de primera relevancia y es necesario conocer y analizar las implicaciones y condicionantes que los nuevos usos de la Dársena puedan significar en el equilibrio de esos espacios. En el propio ámbito encontramos una serie de piezas de indiscutibles valores patrimoniales, tanto por sus características históricas como artísticas, como son los denominados Tinglados, el edificio del Reloj, el edificio del Varadero y los Docks Comerciales. Y también un entorno no tan próximo como es el de Nazaret.

El Plan Especial implica dos ámbitos diferenciados desde un punto de vista administrativo y competencial, aunque fuertemente imbricados entre sí ya que,

en la práctica forman parte de una unidad urbanística que no es otra que la Marina Real Juan Carlos I, marina urbana integrada en la ciudad de Valencia, cuyo conjunto de espacios y usos deben estar presididos por la utilización ciudadana, excluyéndose la enajenación y propiedad privada de los mismos. De hecho, los usos previstos responden a tres grandes grupos: a) servicios; ya sean terciarios, comerciales, de ocio, hosteleros u hoteleros. b) deportivos, principalmente náuticos. Y c) mantenimiento de embarcaciones (varadero, producción artesanal y comercialización de pequeños componentes, etc). Los usos citados se reparten en los dos semi-ámbitos de este Plan Especial, municipal y portuario, siendo los destinados a este último, compatibles con los previstos en la TRLPEMM.

Se trata de una propuesta equilibrada que tiene en cuenta las preexistencias, no sólo las de carácter patrimonial objeto de protección (tinglados, viejo varadero, edificio del reloj, docks comerciales, antigua aduana, antigua autoridad portuaria, sanidad) sino todas las que posteriormente se han ido construyendo (veles i vents, aparcamiento, casa de la copa, pequeños restaurantes, kioskos, gasolinera, etc). Y “rellena” de forma no invasiva espacios entre ellas de manera que se obtenga una masa crítica que haga atractivo el uso del conjunto por parte de los valencianos, visitantes y usuarios de la marina, aún en el caso de que no se desee hacer una utilización específica de ninguna de las piezas. Es decir, se pretende crear espacio propicio para las relaciones humanas y la correspondiente cohesión social.

En consecuencia se manejan estándares de edificabilidad muy reducidos (no llegan al 0,2 m²t/m²s en el caso de lo proyectado ex novo, ni al 0,4 m²t/m²s en el cómputo total teniendo en cuenta el aprovechamiento existente). Es así mismo muy reducida la ocupación de suelo (16% aproximadamente) y en el conjunto prevalece –obviamente sin considerar el espejo de agua- el vacío sobre el lleno.

Un hito arquitectónico en altura –si se optara por la opción urbanística de mínima ocupación y máximo desarrollo vertical que permite la ficha urbanística de la parcela correspondiente que se adjunta- podría erigirse a la vez en elemento de articulación con el colindante sector del Grao.

No se descarta la ocupación parcial de espacios de agua próximos a los cantiles con elementos flotantes de usos de ocio o deportivos (restaurantes, terrazas, piscinas o pequeñas pistas de deporte) con estricto ajuste a lo establecido por la legislación específica que regula el dominio público portuario estatal.

Se han descartado alternativas que contemplaran usos privativos o el uso residencial permanente (viviendas), así como otras con coeficientes de edificabilidad superiores a la unidad (a excepción de la parcela singular denominada A.8), las que hicieran de los usos más próximos a la industria náutico-deportiva prioridad, o aquellas otras que por la dispersión de elementos no alcanzaran a crear espacios urbanos de calidad y escala humanas.

Es previsible que el desarrollo de este Plan Especial se inicie incluso con la aprobación provisional del mismo, por cuanto sus singulares características hacen de él una realidad que ya tiene su propia vida y una historia relevante. De hecho, el ámbito que ha sido objeto de cesión al municipio, entendido como sistema general portuario –en términos urbanísticos- ha funcionado a lo largo de los años como un espacio especializado en sus propios usos que nunca ha eludido la utilización ciudadana y en el que no han faltado eventos sociales, costumbristas e incluso artísticos o religiosos, de profundas señas de identidad valencianas. Entre los más recientes, la América's Cup o el circuito de Fórmula 1, han proyectado una imagen internacional de la ciudad con un importante retorno en términos de visibilidad, reconocimiento turístico y, a la postre, legítimo rendimiento económico.

La estrategia de este Plan Especial viene a afianzar los logros obtenidos, mientras apuesta por criterios de innovación y regeneración urbana, incorporando usos complementarios a los existentes, siempre compatibles, indagando en nuevos lenguajes arquitectónicos que favorezcan la incorporación de técnicas y sistemas respetuosos con el medio ambiente, con el ahorro y la eficiencia energética, la hidroeficiencia, la movilidad sostenible y la creación de espacios participativos y de cohesión social.

Hay que resaltar que las llamadas infraestructuras básicas, viales y espacios libres o zonas verdes, redes de acometidas o saneamiento, componen ya en la actualidad un marco eficiente y completo que apenas necesita de pequeñas intervenciones puntuales, normalmente ligadas a los nuevos usos implementados, para su mejor rendimiento y eficacia.

En consecuencia, son inexistentes los efectos ambientales previsibles que no puedan ser calificados de positivos. Ya se han indicado con anterioridad los reducidos índices de ocupación de suelo y edificabilidad; a excepción de la parcela que por su situación estratégica adquiere –con la posibilidad urbanística de albergar un elemento en altura- un especial carácter articulador, las alturas previstas se mueven entre parámetros de altura o número de plantas que podemos calificar de integradores.

Se está procurando la recuperación de la relación con el espejo de agua, liberando los espacios tangentes al mismo de manera que sea posible recorrerlos junto al cantil y que el mar confinado en la dársena, su color y textura, la brisa marina o el suave rumor del movimiento del agua protagonicen este sector urbano de una ciudad que, pese al tópico, nunca ha vivido ajena al mediterráneo.

La puesta en valor de esta importante relación de Valencia con el mar puede admitirse como el principal y más importante efecto ambiental previsible.

Las puertas de la ciudad además de seguras han sido siempre grandiosas y artísticamente bellas, pues no solo protegían a sus habitantes. Son además una demostración de riqueza y prestigio que manifiesta a sus visitantes la importancia y dignidad de la ciudad, ya desde una "primera impresión".

No menos importantes, en este sentido, han sido las bocanas de los puertos, que en muchas ciudades del mediterráneo y del mundo entero son la más importante de sus puertas. Y así, desde tiempos remotos hasta nuestros días, el hombre se ha esmerado en hacer sus puertos tan protegidos y eficaces, como impresionantes y bellos.

En la actualidad todos los puertos se asemejan en su construcción perdiendo una identidad propia que, desde el mar, ya solo aportan los montes y demás configuraciones geográficas. El desarrollo de la ingeniería de puertos, su indudable conocimiento de vientos, mareas y demás comportamientos marinos ha impuesto diseños tan eficaces como duros, presentando las mismas escolleras, dados, malecones, etc. en cualquier lugar del mundo.

La bocana del canal del puerto de Valencia sigue siendo la puerta y el escaparate primero ofrecido por la ciudad a los visitantes que llegan desde el mar, con ganas de conocerla y disfrutar sus costumbres y prestigios. Hoy sigue manteniéndose en las bocanas --junto a su razón de ser funcional-- ese otro aspecto ornamental o artístico que impresiona y satisface a los visitantes y que tantos beneficios ha rendido a los puertos que, a lo largo de la historia, supieron apostar por la belleza.

Esta puerta marítima, formalizada mediante la implantación de usos funcionales a los que debieran superponerse elementos icónicos monumentales del tenor de los que, sin eficacia normativa, ilustran estas consideraciones, puede ser considerada como uno de los motores del pretendido nuevo efecto ambiental.

La incorporación de un pequeño bosque de especies autóctonas propias de un

entorno marino como éste y, en consecuencia, resistentes a las especiales condiciones ambientales que lo caracterizan, fondo de perspectiva desde la entrada por la bocana del canal, se señala a título indicativo.

En otro orden de cosas más pragmático, conviene recordar que la totalidad del territorio contemplado se encuentra urbanizado en la actualidad así como dotado de las infraestructuras necesarias para la explotación náutico-deportiva de la lámina de agua. Existen los viales de tráfico rodado, el carril para bicicletas, las aceras y paseos peatonales, las glorietas o rotondas para los cambios de sentido, los espacios de libre aparcamiento de vehículos, las redes de energía eléctrica (incluso los centros de transformación), las de alumbrado, telefonía, abastecimiento de agua y saneamiento (incluso pozos de registro y cámaras de descarga). Y el aumento de edificabilidad previsto en los nuevos espacios edificables no supone necesidad de ampliación de las redes y servicios antes descritos, ni específicamente de nuevos requerimientos de agua o mayor capacidad del alcantarillado.

Se trata, en suma, de un ámbito territorial ya fuertemente antropizado, y en el que la intervención pretendida tiene nulos efectos sobre la flora o la fauna y no comporta emisiones relevantes a la atmósfera.

Sucintamente, y como una síntesis de lo indicado anteriormente, cabe decir:

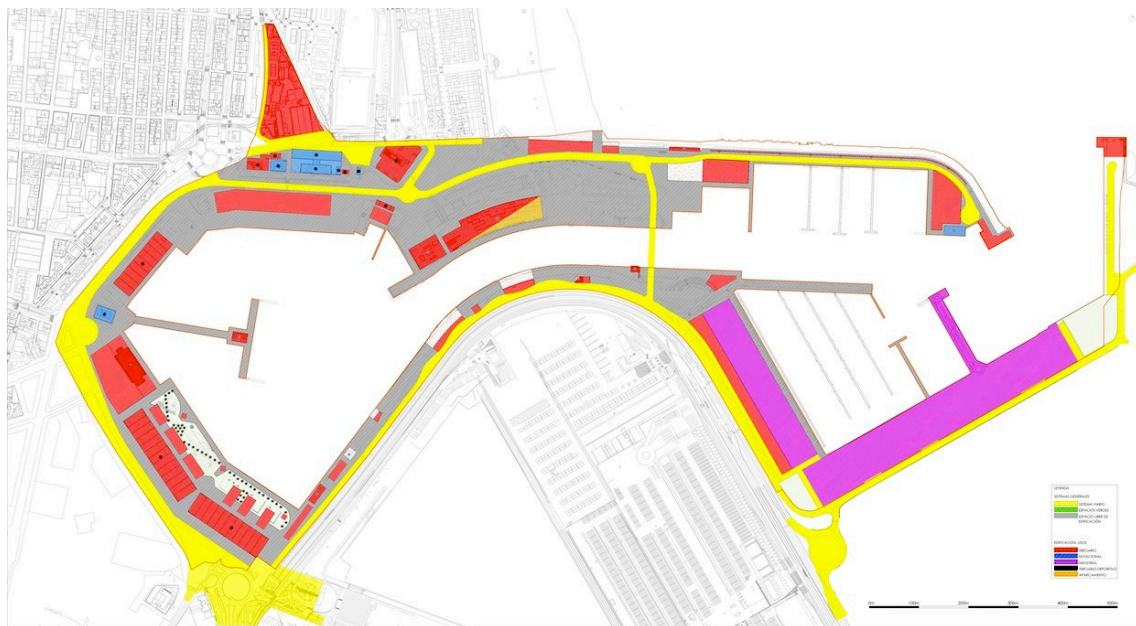
Los elementos estratégicos territoriales, que en este caso no son otros que los que podemos entender como propios de un puerto urbano, se verán reforzados por una intervención tan creativa como discreta, que entiende la priorización de los mismos y el adecuado diálogo que las nuevas actuaciones deben establecer con aquéllos.

La planificación sectorial implicada: al norte los poblados marítimos, al oeste el nuevo sector del Grao, al sur Nazaret y, obviamente, la dársena interior al este, condicionan una intervención especialmente sensible en sus articulaciones de continuidad e integración, sin renunciar al protagonismo que le corresponde en el conjunto metropolitano en el que se inserta.

Puede afirmarse que, en términos de planificación territorial, este Plan Especial hace de la unidad ambiental su objetivo esencial, sin renunciar a la mejora espacial y visual que cada una de las intervenciones aisladas aportan al resultado final.

Las normas que resultarán de aplicación, guiadas por un criterio de flexibilidad que permitirá hacer de cada proyecto arquitectónico un discurso tan singular como armónico, deben contribuir a estimular la creatividad de sus actores, sin

merma alguna de una ambición identitaria y a la vez coral, que se compadece con el respeto por el pasado sin renuncia alguna a un progreso sostenible.



2.10. Gestión y ejecución del Plan.

Este Plan Especial traduce al campo urbanístico reglado las consecuencias de sendos Convenios entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia con el Consorcio Valencia 2007 para la revitalización de la Marina Real Juan Carlos I, como ya se ha dicho repetidamente, tras la cesión a la ciudad de terrenos ocupados anteriormente por la antigua dársena.

Ambos convenios establecen que será el Consorcio quien explotará durante períodos inicialmente establecidos en treintaicinco y treinta años, en régimen de concesión a terceros las parcelas que ahora son objeto de determinación de usos e intensidades de uso edilicios (evitamos el término aprovechamiento para no confundir con las connotaciones urbanísticas que el término tiene en un planeamiento convencional en el que existen propiedades privadas).

Es decir, el régimen de propiedad de la totalidad de ambos ámbitos y, en consecuencia, de las parcelas que este Plan Especial delimita y establece, no cambia y seguirá siendo público. Municipal en uno de los dos ámbitos y estatal en el otro.

Por tanto el sistema de ejecución y gestión de los espacios comunes de disfrute público y gratuito, de las infraestructuras complementarias en su caso, y de su mantenimiento o postproducción corresponde al Consorcio Valencia

2007, que lo llevará a cabo bien con recursos propios, bien mediante el prorrateo correspondiente entre las parcelas objeto de licitación, “gravando” cada metro cuadrado de techo –tal vez mayorado o minorado según el suelo que le corresponde cuando la ocupación no es de la totalidad del mismo- ,como una “carga urbanística” destinada a la ejecución y posterior mantenimiento de jardines, espacios libres, elementos ornamentales y otros elementos singulares de la intervención.

2.11. Consideraciones económico-financieras.

Las presentes Consideraciones Económico-Financieras, en el contexto de este Plan Especial en el que se insertan, se centran en el análisis económico de aquellas unidades económicas más importantes a efectos de cargas urbanísticas.

Corresponderá al proyecto de urbanización la valoración exhaustiva de todas y cada una de las partidas correspondientes a la ejecución de las obras de urbanización y edificación que el desarrollo previsto conlleva.

A los efectos de las presentes Consideraciones Económico-Financieras se plantea una evaluación global para el ámbito de estudio.

En la parcela de Marina Sur destinada a uso industrial se requiere para su urbanización acometer trabajos de movimiento de tierras, consolidación y pavimentados básicos, redes de infraestructuras, etc. Se estima un coste de urbanización de ciento diez euros por metro cuadrado por lo que para la dimensión de los terrenos objeto de intervención, de aproximadamente 30.000 m² el coste de urbanización ascendería a 3.300.000 euros. Dicha cantidad puede ser repercutida directamente como “carga urbanística” de las parcelas resultantes, indicada de forma precisa en el momento de la licitación, o por cualquier otro procedimiento que el Consorcio Valencia 2007 considere oportuno.

El resto de las intervenciones a nivel de urbanización serán fundamentalmente consistentes en adecuación de zonas verdes y jardinería. Consideramos dos grandes partidas: Nuevas zonas verdes, y adecuación mediante ajardinamiento del espacio existente delante de los tinglados 4 y 5.

Se consideran en consecuencia dos grandes partidas por valor de 1.250.000 euros y 800.000 euros para adecuar las nuevas zonas verdes de la Marina Sur y el ajardinamiento de la zona delantera a los tinglados, que suponen un total de 2.050.000 euros.

Una cuarta partida valorada en 850.000 euros se consigna para adecuaciones de viario, incluso bolsas de aparcamiento y trabajos sectoriales de rehabilitación o adecuación de elementos patrimoniales previos a la licitación correspondiente.

El importe total de las actuaciones previstas asciende a una cantidad del orden de los 6.200.000 euros.

2.12. Modificación de los usos contemplados por el PGOU vigente en PTR-3.

Este Plan Especial dejará sin efecto lo regulado en el art. 6.69 en cuanto a usos expresamente prohibidos en el Área Portuaria. A tal efecto se estará a lo específicamente regulado en el Plano de Usos y en cada una de las fichas urbanísticas a las que hace referencia el punto de esta Memoria y el Anexo correspondiente. Por el contrario, se admitirán todos los usos que no resulten manifiestamente incompatibles con los explicitados en la citada documentación.

2.13. Cuadros de magnitudes.**2.13.1. Cuadro de magnitudes generales.****PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA****CUADRO DE MAGNITUDES**

Nombre	Superficie (m2)
SUPERFICIE TOTAL	586700,00
ZONAS DE CALIFICACIÓN URBANÍSTICA	
Terciario-Dotacional	186943,16
PTR-3	399756,84
EDIFICABILIDAD TOTAL	200702,83
Edificación existente	108280,83
Nueva edificación	92422,00
SUPERFICIE PARCELAS EDIFICABLES	221401,76
Edificación existente	78729,76
Nueva edificación	142672,00
SUPERFICIE TOTAL OCUPADA POR LA EDIFICACIÓN	83591,90
Edificación existente	64619,90
Nueva edificación	18972,00
VIARIO	101862,65
ZONAS VERDES	22987,50
AREAS LIBRES DE EDIFICACIÓN	240448,09
SUPERFICIE DE PARCELAS POR USOS	
Industriales	85200,00
Dotacionales	5289,76
Terciario	130912,00
EDIFICABILIDADES POR USOS	
Industriales	11540,00
Dotacionales	5195,40
Terciario	183967,43

2.13.2. Cuadro resumen de parcelas de nueva edificación.

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA								
NUEVA PLANTA								
Nomb re	Superficie m²	m²/m²s	Ocupación	Uso Global	Usos Pormenorizado			Edificabilidad máxima m²
					Principal	Compatible	Incompatible	
A-01	1610,00	2,00	60%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 Comercial	Residencial (vivienda)	3220,00
A-02	5581,00	2,00	60%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 Comercial	Residencial (vivienda)	11162,00
A-03	6959,00	0,80	80%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 /THO	Residencial (vivienda)	5567,00
A-04	730,00	1,00	55%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	730,00
A-05	4593,00	0,50	40%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 Comercial	Residencial (vivienda)	2297,00
A-06	975,00	1,00	100%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	975,00
A-07	9651,00	1,50	70%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 /THO	Residencial (vivienda)	14477,00
A-08	11180,00	3,0	62,5%(h12)/ 40%(H33) 20% (h108)	TER	THO. Hotelero	TOF.2 / TCO.3 /TRE.4 / PAR.	ALM. / IND. / PAR.2 / THO.2	33540,00
A-09-1	100,00	1,00	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	100,00
A-09-2	100,00	1,00	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	100,00
A-09-3	100,00	1,00	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	100,00
A-10-1	800,00	0,50	50%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	400,00
A-10-2	1100,00	0,50	50%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	550,00
A-10-3	1000,00	0,50	50%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	500,00
A-11-1	800,00	0,50	50%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	400,00
A-11-2	800,00	0,50	50%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	400,00
A-11-3	800,00	0,50	50%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	400,00
A-12	987,00	1,00	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	987,00
A-13	655,00	1,00	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	655,00
A-14	375,00	1,00	100%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	375,00
A-15	2754,00	0,40	20%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	1102,00
A-16	225,00	1,00	100%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	225,00
A-17	2330,00	0,40	20%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 Comercial	Residencial (vivienda)	932,00
A-18	1162,00	1,00	60%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 Comercial	Residencial (vivienda)	1162,00
A-19	30200,00	0,2	20%	IND/ALM / TER	IND2. Industrial ALM2. Almacén TER. Terciario	TCO3. Comercial THO. Hotelero TRE. Recreativo DED. Dotacional Educativo	Residencial (vivienda)	6040,00
A-20	55000,00	0,10	10%	IND/ALM	IND2. Industrial ALM2. Almacén	TCO3. Comercial TRE. Comercial DED. Dotacional Educativo	Residencial (vivienda)	5500,00
A-21	2105,00	0,25	25%	TER	TRE. Recreativo	TCO.3 Comercial	Residencial (vivienda)	526,00
TOTAL	142672,00							92422,00

Del cuadro se deduce una **edificabilidad neta** (edificabilidad sobre parcela edificable) media de 0,65m²/m²s en el área de nueva edificación.

2.13.3. Cuadro resumen de parcelas de edificación de existentes.

EDIFICACIÓN EXISTENTE								
Nombre	Superficie m²	m²/m²s	Ocupación	Uso Global	Usos Pormenorizado			Edificabilidad máxima m²
					Principal	Compatible	Incompatible	
E-01	802,00	0,20	20%	D	D. Dotacional	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	160,40
E-02	1077,00	1,00	100%	ALM	ALM.	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	1077,00
E-03	494,00	1,00	100%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	494,00
E-04	15314,00	0,60	60%	TER	TRE. Recreativo	TCO. / TOF	Residencial (vivienda)	9188,40
E-05	10173,00	0,30	30%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	3051,90
E-06	10173,00	1,00	100%	PAR	Par. Aparcamiento		Todos los demás	10173,00
E-07	2874,00	3,67	100%	TER	TRE.4 Recreativo	TCO.3 Comercial	Residencial (vivienda)	10547,58
E-08	446,12	2,05	100%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	914,55
E-09	5202,00	5,00	100%	TER	TRE.4 Recreativo	TOF.2 / TCO.3 /THO	ALM. / IND. / PAR.2 / THO.2	26010,00
E-10	100,00	1,00	100%	D	D. Dotacional	TRE. / TCO.	Residencial (vivienda)	100,00
E-11	118,00	2,80	100%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	330,40
E-12	4700,00	1,05	100%	D.	D. Dotacional	TOF	Residencial (vivienda)	4935,00
E-13	590,00	2,28	100%	D.	D. Dotacional	TOF	Residencial (vivienda)	1345,20
E-14	1407,00	5,00	100%	TER	TOF. Oficinas	TRE / TCO.3 /THO	Residencial (vivienda)	7035,00
E-15	5635,00	1,25	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	7043,75
E-16	978,14	2,55	100%	D.	D. Dotacional	TRE / TCO.3 /TOF	Residencial (vivienda)	2494,26
E-17	581,00	1,00	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	581,00
E-18	8858,00	1,25	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	11072,50
E-19	7645,00	1,25	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	9556,25
E-20	583,00	1,00	100%	TER	TCO. Comercial	TRE. Recreativo	Residencial (vivienda)	583,00
E-21	349,50	0,70	70%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	244,65
E-22	389,00	0,70	70%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	1102,00
E-23	241,00	1,00	100%	TER	TRE. Recreativo	TCO. Comercial	Residencial (vivienda)	241,00
TOTAL	78729,76							108280,83

Del cuadro se deduce una **edificabilidad neta** (edificabilidad sobre parcela edificable) media de 1,38m²t/m²s en las parcelas existentes.

Por tanto, la edificabilidad neta media de todo el ámbito es de 0,9065m²s/m²t.

2.13.4. Ratios**RATIOS**

Coeficiente de edificabilidad del conjunto de la actuación	0,3421
Coeficiente de edificabilidad neto	0,965
Coeficiente de edificabilidad neto de parcelas existentes	1,3753
Coeficiente de edificabilidad neto de parcelas proyectadas	0,6478
Coeficiente de edificabilidad proyectado en el conjunto de la actuación	0,1913
Coeficiente de ocupación de parcelas edificables	0,3774
Coeficiente de ocupación de la edificación	0,1425

OTRAS RATIOS

Metro cuadrado de Espacios Libres/Metros cuadrados totales	0,4098
Metro cuadrado de viales/Metros cuadrados totales	0,1736
Metro cuadrado de zona verde/Metro cuadrado edificable	0,1145
1 plaza aparcamiento/140m2 edificables	

Valencia, 15 de octubre de 2013.

José María Lozano Velasco.
Arquitecto.

DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA.

I. NORMAS URBANÍSTICAS.

1.1. Ordenanzas.

DISPOSICIONES GENERALES

- Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación
- Artículo 3. Efectos de la aprobación del Plan Parcial
- Artículo 4. Obligatoriedad
- Artículo 5. Interpretación
- Artículo 6. Administración actuante
- Artículo 7. Actos sujetos a licencia
- Artículo 8. Documentación del Plan Parcial

RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

- Artículo 9. Zonas de Calificación Urbanística en el ámbito del Plan
- Artículo 10. Desarrollo del Plan Especial
- Artículo 11. Estudios de Detalle
- Artículo 12. Parcelaciones
- Artículo 13. Fuera de ordenación diferido

NORMAS GENERALES DE URBANIZACIÓN

- Artículo 14. Normas de Urbanización

NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y SUS USOS

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

ORDENANZAS PARTICULARES

- Artículo 16. Condiciones de uso
- Artículo 17. Condiciones de volumen
- Artículo 18. Dotación de aparcamiento

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

Artículo 19. Ámbito

Artículo 20. Condiciones de uso y dominio

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

Artículo 21. Ámbito

Artículo 22. Condiciones de uso y dominio

ORDENANZAS PARTICULARES PROTECTORAS DEL MEDIO AMBIENTE

Artículo 23. Compromisos medioambientales

Artículo 24. Vegetación

Artículo 25. Paisaje

Artículo 26. Residuos

DISPOSICIÓN FINAL

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

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

Artículo 2. Vigencia.

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

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

Artículo 3. Efectos de la aprobación del Plan Especial

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

Artículo 4. Obligatoriedad

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

Artículo 5. Interpretación

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

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

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

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

Artículo 6. Administración actuante.

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

Artículo 7. Actos sujetos a licencia.

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

Artículo 8. Documentación del Plan Especial

Son documentos integrantes de este Plan Especial:

Parte sin eficacia normativa:

Memoria Informativa
Planos de Información
Memoria Descriptiva y Justificativa

Parte con eficacia normativa:

Normas Urbanísticas
Planos de Ordenación

Estudio de Integración Paisajística

RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL

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

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

Artículo 10. Desarrollo del Plan Especial

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

Art. 11 Estudios de Detalle.

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

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

- a) El ámbito de los Estudios de Detalle será como mínimo el de una parcela de las definidas con uso específico.
- b) En ningún caso se podrá incrementar el aprovechamiento o intensidad de uso, ni proponer usos incompatibles con los establecidos por las Fichas Urbanísticas correspondientes.
- c) En ningún caso los Estudios de Detalle podrán alterar el número máximo de plantas permitidas en cada parcela.

d) Los Estudios de Detalle, podrán redistribuir las edificabilidades entre las sub-áreas pertenecientes a una misma parcela. Mediante Estudio de Detalle no se podrán realizar transferencias de edificabilidad entre parcelas distintas.

e) Los Estudios de Detalle podrán incluir un Proyecto de Parcelación a través del cual dividir las parcelas en subparcelas, posibilitando así su edificación por etapas a través de Proyectos de Edificación completos para cada una de ellas. A estos efectos podrán asignar un nuevo coeficiente de edificabilidad a cada nueva parcela sin que en ningún caso se pueda sobrepasar la edificabilidad total establecida en el Plan Especial para la parcela a que se refieran. Sin embargo, mientras se respete la condición de parcela mínima establecida en la correspondiente Ficha Urbanística no es necesaria esta figura urbanística para la concesión de la correspondiente Licencia municipal.

f) Podrán crear nuevos viales públicos o privados, sin suprimir ni reducir los previstos en el Plan Especial.

g) Podrán concretar, si resultara necesario, el señalamiento de alineaciones y rasantes, completando y adaptando las determinadas en el Plan Especial.

Art. 12. Parcelaciones.

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

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

Art. 13. Fuera de ordenación diferido.

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

Diferido, de acuerdo con la Disposición Transitoria Novena : régimen de fuera de ordenación, de la Modificación Puntual nº 1 del PGOU.

Afecta a aquellos edificios que, aún cuando no se encuentren adaptados al Plan en todas las condiciones de edificación reguladas por las Normas Urbanísticas, la falta de adaptación no reviste relevancia suficiente para considerarlos disconformes con el nuevo planeamiento. Por tanto, la construcción podrá considerarse dentro de ordenación hasta el momento en que concluya su vida útil, se produzca la sustitución voluntaria o se operen en ellas obras de reforma de trascendencia equiparable a la reedificación (reestructuración total).

NORMAS GENERALES DE URBANIZACIÓN

Artículo 14. Normas de Urbanización

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

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

NORMAS GENERALES DE LA EDIFICACIÓN Y SUS USOS

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

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

ORDENANZAS PARTICULARES

Artículo 16. Condiciones de uso

Estas ordenanzas particulares son comunes al conjunto de los usos pormenorizados que establece la documentación gráfica de este Plan Especial y, más concretamente, cada una de las Fichas Urbanísticas que se corresponden con cada parcela.

Artículo 17. Condiciones de volumen

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

17.1. Alineaciones:

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

Las construcciones por debajo de la rasante (sótanos y semisótanos) podrán ajustarse estrictamente a la alineación exterior de la parcela a que corresponden. Los sótanos podrán ocupar espacios públicos si resultaran objeto de la correspondiente concesión específica por el municipio o la autoridad sectorial que resulte competente.

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

17.2. Parcela mínima:

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

17.3. Parcela máxima:

No se limita.

17.4. Edificabilidad:

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

17.5. Ocupación máxima de parcela:

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

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

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

17.6. Número de plantas y altura de la edificación:

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

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

17.7. Entreplantas:

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

establecidas por las Ordenanzas del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (art. 5.39)

17.7. Sótanos y semisótanos:

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

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

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

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

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

17.9. Cerramientos de parcelas:

La parte de obra opaca, en el caso de resultar necesaria, no deberá exceder de 0,60 metros y podrá ser realizada con mampostería con cualquiera de los materiales al uso. A partir de esa altura el cerramiento será lo más diáfano

posible y podrá disponerse con valla metálica, arbolado o jardinería hasta una altura máxima total de 2,50 metros.

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

Artículo 18. Dotación de aparcamiento

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

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

Artículo 19. Ámbito

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

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

Artículo 20. Condiciones de uso y dominio

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

Se permiten construcciones acordes con los usos admisibles, como quioscos, bares y pequeñas piezas de restauración, cuya altura no sobrepase los 6 metros y cuya superficie en planta no exceda del 1 % de la del espacio libre correspondiente.

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

ORDENANZAS PARTICULARES DE LA ZONA DE ESPACIOS LIBRES DE USO PÚBLICO

Artículo 21. Ámbito

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

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

Artículo 22. Condiciones de uso y dominio

Los usos admisibles en las zonas verdes y espacios libres, que serán de dominio privado y uso público, son los recreativos, los de ocio y esparcimiento al aire libre, los de acceso peatonal y rodado a las parcelas de uso privado a las que sirven. Del mismo modo podrán albergar depósitos de gas enterrados, contenedores de residuos sólidos discretamente emplazados, centros de transformación de energía eléctrica o cualquier otra instalación o infraestructura vinculada a la urbanización de la Marina.

La ordenación normal y prioritaria de esta zona será mediante arbolado y jardinería, debiendo integrarse formalmente con la red viaria del Plan Especial con solución de continuidad. Por esto no podrán vallarse en los lindes con los

suelos de dominio y uso público ni en los lindes con áreas urbanas susceptibles de aprovechamiento edilicio.

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

ORDENANZAS PARTICULARES PROTECTORAS DEL MEDIO AMBIENTE.

Artículo 23. Compromisos medioambientales

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

Artículo 24. Vegetación

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

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

Artículo 25. Paisaje.

En las Fichas Urbanísticas se hace constar la circunstancia por la que determinadas parcelas, por sus propias características y localización necesiten –para la Solicitud de Licencia- de un anexo de integración paisajística que ilustre la coherencia entre lo que se proyecta y lo establecido en el Estudio de Integración Paisajística que forma parte imprescindible de este Plan Especial. Se prohíbe la construcción de nuevas infraestructuras que puedan producir impactos visuales. En caso de ser necesaria su realización, se tendrá que redactar el correspondiente proyecto específico de integración de este tipo de infraestructuras en el paisaje.

Artículo 26. Residuos

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

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

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

DISPOSICIÓN FINAL.

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

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

Valencia, 15 de octubre de 2013.

José María Lozano Velasco.
Arquitecto.

II. FICHAS URBANÍSTICAS.

Las denominadas Fichas Urbanísticas que se relacionan en el Anexo I de esta Memoria tienen carácter normativo y su cumplimiento es estrictamente necesario, Son por tanto parte complementaria indisoluble de estas Normas Urbanísticas.

A los efectos reguladores, las ordenanzas establecen con carácter general las condiciones que se deben cumplir en el ámbito de este Plan Especial. Sin embargo, dada la especificidad de muchas de las parcelas en él contenidas, y a los efectos de la mayor claridad en la aplicación pormenorizada de todos los parámetros, se redactan las siguientes fichas urbanísticas.

A modo de introducción, se enuncia la siguiente guía, al objeto de facilitar su lectura y evitar interpretaciones incorrectas.

Se enuncian a continuación los epígrafes que aparecen en las fichas, precisando el significado y aplicabilidad de cada uno de los conceptos:

NOMBRE: Denominación de la parcela de acuerdo con el plano de ordenación.

SUPERFICIE: Superficie de la parcela.

USO GLOBAL: Se entiende como uso general de acuerdo con la calificación urbanística del suelo.

USOS PORMENORIZADOS, de acuerdo con la nomenclatura del PGOU de Valencia.

USO PRINCIPAL: Uso principal, aunque no exclusivo ni excluyente.

USOS COMPATIBLES: Todos aquellos usos autorizados, por ser compatibles con el principal, sin que deban necesariamente concurrir limitaciones en cuanto al reparto de los distintos usos autorizados.

USOS INCOMPATIBLES: Todos aquellos usos que resultan manifiestamente incompatibles, y por tanto quedan prohibidos.

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

PARCELA MÍNIMA: Cuando la parcela admitiera subdivisiones, se indicará su superficie mínima, entendida como aquella que debe tener una parcela para

que se puedan autorizar sobre ella los usos permitidos por el planeamiento urbanístico (F. Romero et al., 2006)

SUB-PARCELAS: Cuando la parcela presente diferencias sustanciales en las condiciones que se deben cumplir en ámbitos diferenciados de la misma, y con el objeto de garantizar su unidad, se establecerán sub-parcelas, claramente identificadas en el esquema gráfico correspondiente. De este modo, cada una de las sub-parcelas estará sujeta a condiciones distintas claramente definidas. Al formar parte de una única parcela, se entenderá que es posible transferir la edificabilidad de una a otra sub-parcela sin necesidad de modificación del planeamiento.

INTENSIDAD

COEFICIENTE DE OCUPACIÓN: De acuerdo con el PGOU vigente, se entiende por coeficiente de ocupación la relación entre la superficie ocupable y la superficie de la parcela edificable. El coeficiente de ocupación se establece como ocupación máxima. Las instalaciones deportivas abiertas, las pérgolas, las marquesinas y otros elementos ligeros no computarán a efectos de ocupación máxima de parcela.

EDIFICABILIDAD MÁXIMA: Se entenderá como la edificabilidad total que le corresponde a la parcela. Se establece de modo aritmético y podrá distribuirse libremente por la parcela siempre que se cumplan las condiciones de volumen y forma.

VOLUMEN Y FORMA

NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS: Se refiere al número máximo de plantas edificables, sobre la rasante, incluida la planta baja.

ALTURA MÁXIMA REGULADORA: Se refiere a la altura máxima de la edificación.

SÓTANOS: Se refiere a la autorización de construir sótanos, entendiendo por planta sótano, de acuerdo con el PGOU vigente, aquella que, en más de un 50% de su superficie construida, tiene su techo por debajo del plano horizontal que contiene la cota de referencia. La cara inferior del forjado de techo no podrá situarse a distancia mayor de 0,4 veces su altura libre sobre la cota de referencia, cuando se ubique bajo plantas sobre rasante, ni sobrepasar la cota de referencia cuando pueda ubicarse bajo espacios libres.

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

CUERPOS VOLADOS: Se refiere a la autorización de construir cuerpos volados, entendiendo por cuerpos salientes o vuelos, de acuerdo con el PGOU vigente, aquellas partes de la edificación que sobresaliendo de las fachadas son de directa utilización por las personas, tales como balcones, miradores, balconadas, terrazas y cuerpos volados.

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP: Según acuerdo entre el Ilmo. Ayuntamiento de Valencia y la autoridad portuaria, en aras de una solución coherente y óptima para la ciudad, se encomienda la redacción de un único documento consensuado que recoja los parámetros urbanísticos que deben aplicarse en la definición y usos de La Marina Real Juan Carlos I, al margen de consideraciones de propiedad y competencia legal sobre cada uno de sus ámbitos.

En este sentido, y habida cuenta de las diferencias introducidas por la utilización de terminología coincidente, pero referida a significados distintos, en lo que respecta a la regulación de los usos permitidos, se adopta como regla general para el desarrollo de cada una de las parcelas situadas en la Zona de Servicios de Tierra de la Autoridad Portuaria de Valencia, la preceptiva prelación de los siguientes documentos, por orden de importancia:

- 1.- DEUP en vigor.
- 2.- Ficha urbanística.

Y a tal efecto, se incorpora en estas últimas una condición obligatoria, que transpone los usos recogidos en el DEUP vigente en el momento de la redacción de este plan especial, y cuya terminología remitirá al correspondiente glosario de términos, para mayor abundamiento en la claridad del catálogo de usos. Estos usos se desprenden de la aplicación de la TRLPEMM del estado, y se considerarán a todos los efectos como los únicos permitidos, respetando en todos los casos las condiciones de compatibilidad urbanística recogidas en los usos pormenorizados. Serán por tanto de obligado cumplimiento y de forma simultánea ambas condiciones.

En el caso que acontecieran modificaciones del DEUP durante la vigencia de este plan, se estará a las nuevas estipulaciones para las parcelas pendientes de desarrollo, dejando en esos casos sin efecto las condiciones llamadas de transposición de usos que resultaran contradictorias con el DEUP en vigor.

Huelga decir que se entenderán como usos prohibidos aquellos que resulten manifiestamente incompatibles en la transposición del DEUP, incluso cuando estuvieran permitidos en los usos pormenorizados.

OTRAS CONDICIONES: Se entenderán así mismo como de obligado cumplimiento.

ESQUEMA GRÁFICO: Explicitará gráficamente la forma y dimensiones de la parcela, incluyendo si fuera el caso las sub-parcelas y las preexistencias. Tendrá eficacia normativa.

ILUSTRACIÓN: Cuando las condiciones de forma y volumen admitan una diversidad de soluciones en la distribución volumétrica de la edificabilidad permitida, figurarán a modo meramente ilustrativo distintas posibilidades edificatorias, sin que ninguna de ellas resulte óptima o preceptiva.

Valencia, 15 de octubre de 2013.

José María Lozano Velasco.
Arquitecto.

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-01	1.610 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

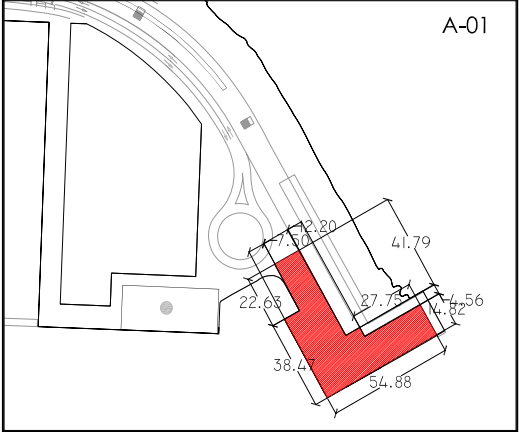
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO.3 COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	500 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	60%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	3.220 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	3
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	14 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-02	5.581 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

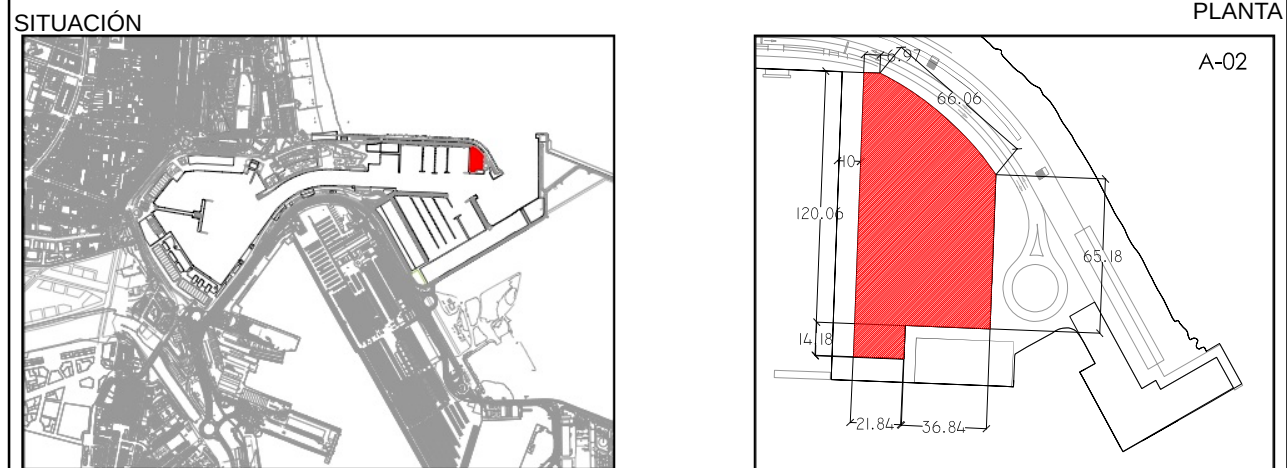
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO.3 COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	1.200 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	60%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	11.162 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	3
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	14 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-03	6.959 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO.3 COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	1.200 m2
SUBPARCELAS	A-03A/ A-03B
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	80%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	5.567 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU
La edificación se situará en la sub-parcela B, no pudiendo ocupar la A

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)
--

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-04	730 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

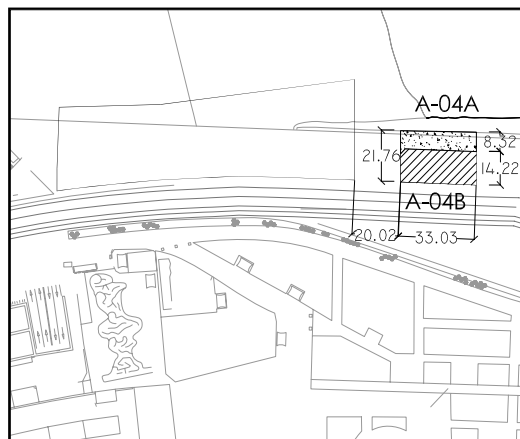
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO. COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	
SUBPARCELAS	A-04A/ A-04B
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	55%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	730 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO	

OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	
La edificación se situará en la sub-parcela B, no pudiendo ocupar la A	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
SITUACIÓN	PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-05	4.593 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

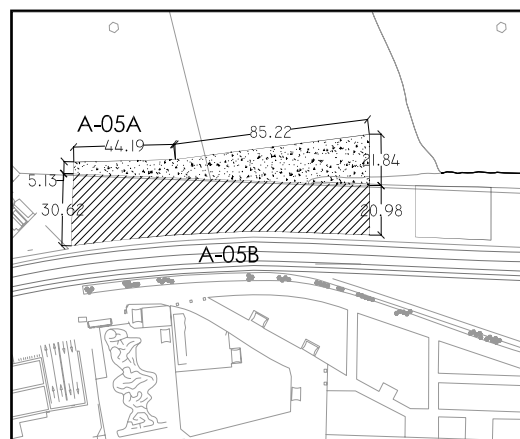
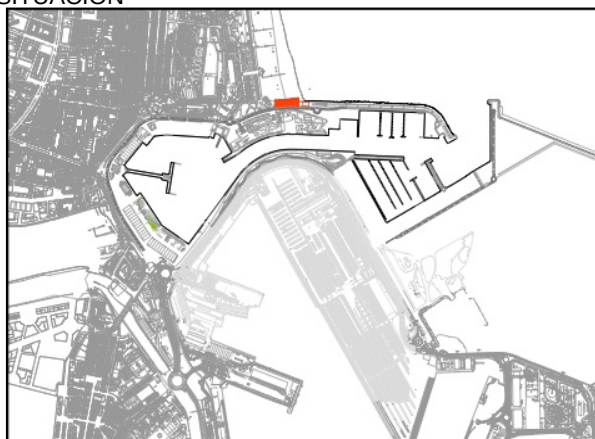
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO.3 COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	
SUBPARCELAS	A-05A/ A-05B
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	40%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	2.297 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD	

OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	
La edificación se situará en la sub-parcela B, no pudiendo ocupar la A	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
SITUACIÓN	PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-06	975 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

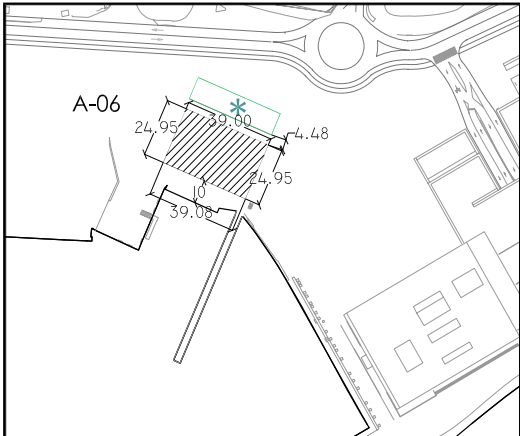
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO. COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	975 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-07	9.651 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

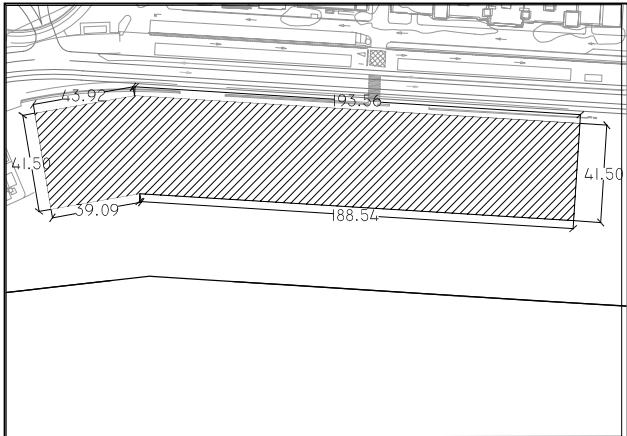
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO.3 COMERCIAL / THO. HOTELERO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	1.500 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	70%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	14.477 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	3
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	14 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU
Se procurará conexión visual con el espacio intersticial entre los edificios de la Aduana y Sanidad.

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)
--

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-08	11.180 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

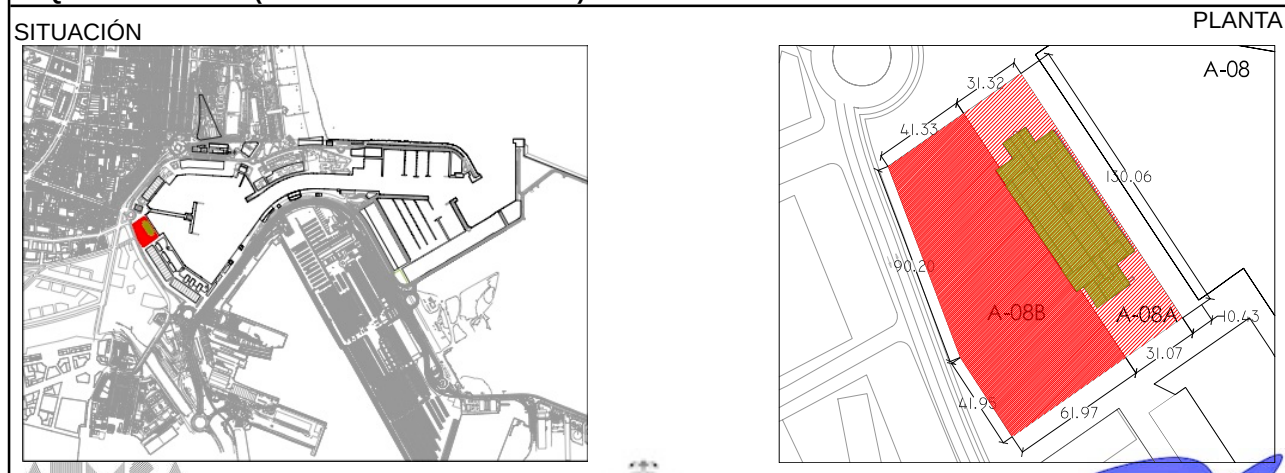
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	THO.1 HOTELERO
USOS COMPATIBLES	TOF.2 / TCO.3 / TRE.4 / PAR.
USOS INCOMPATIBLES	ALM. / IND. / PAR.2 / THO.2

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	4.000 m2
SUBPARCELAS	A-08A/ A-08B
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	62,5% (H12) / 40% (H33) / 20% (H108)
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	33.540 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	30
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	12/33/108 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
COMPLEMENTARIO COMERCIAL que pasará a INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD cuando cese la actual actividad asociada al tráfico de cruceros.

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU
La solicitud de licencia se acompañará de un estudio de integración paisajística de la solución propuesta.
Preexistencia consolidada hasta el fin de su vida útil: Estación marítima. Agota la edificabilidad de A-08A.
Se permiten transferencias de edificabilidad de A hacia B.

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-09-1	100 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

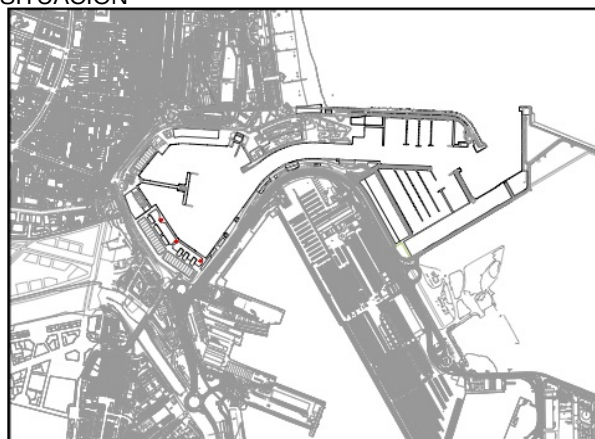
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	100 m ²
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	100 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)
SITUACIÓN



PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-09-2	100 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

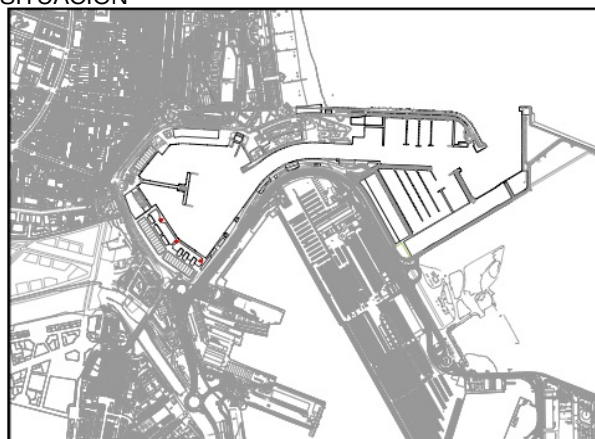
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. TERCIARIO RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	100 m ²
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	100 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD	

OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
SITUACIÓN	PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-09-3	100 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. TERCIARIO RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	100 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	100 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-10-1	800 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

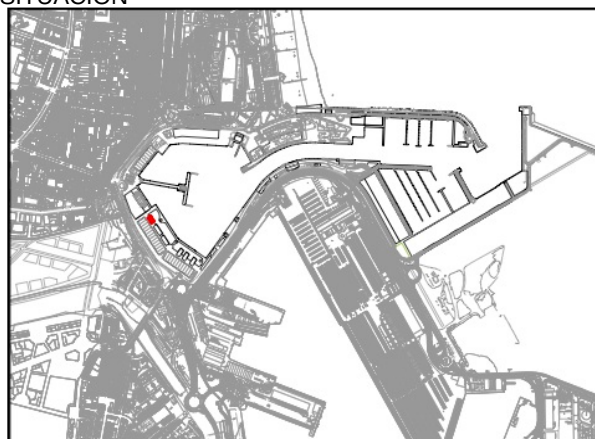
PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	200 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	50%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	400 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN



PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-10-2	1.100 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	200 m ²
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	50%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	550 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-10-3	1.000 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	200 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	50%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	500 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-11-1	800 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

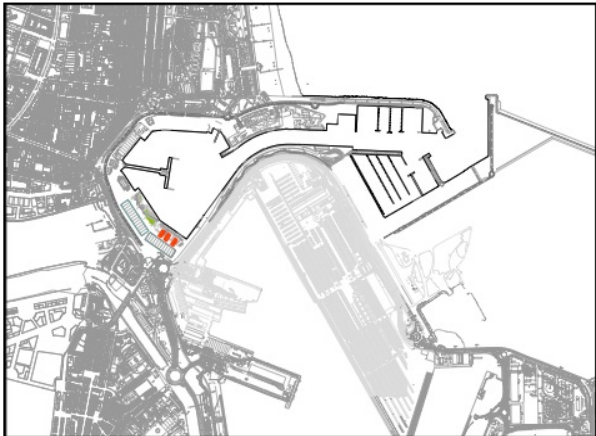
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	200 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	50%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	400 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD	

OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-11-2	800 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

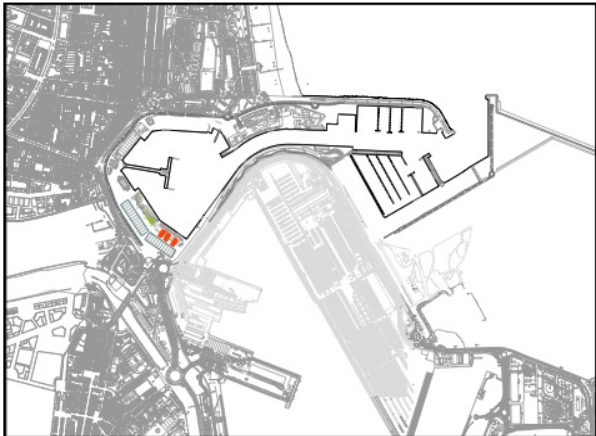
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	200 m ²
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	50%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	400 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-11-3	800 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

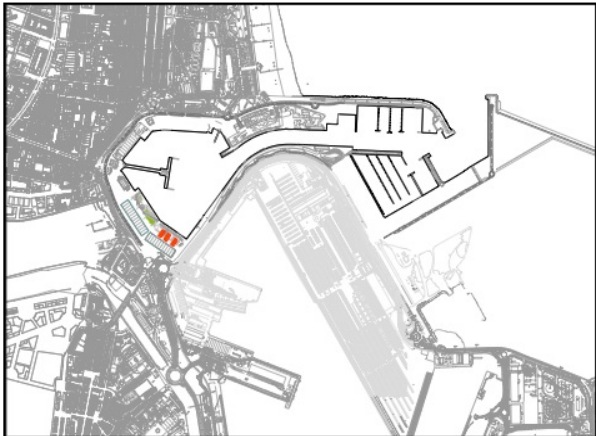
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	200 m ²
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	50%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	400 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD	

OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-12	987 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

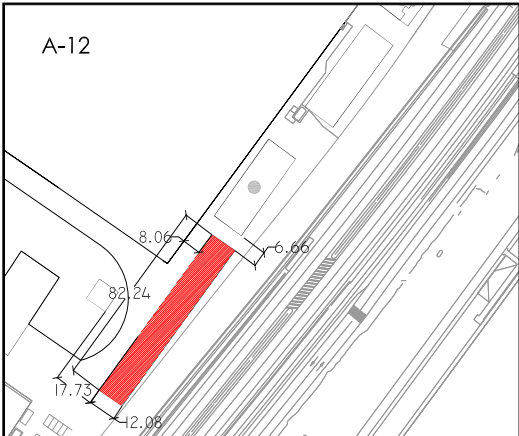
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	987 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	1974 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
PESQUERO	

OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-13	655 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

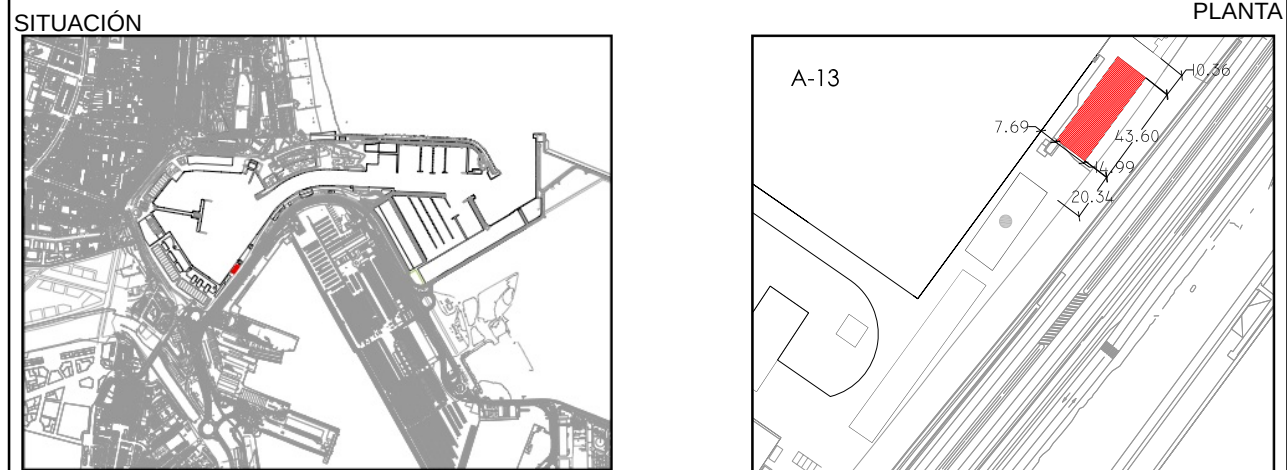
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TCO. COMERCIAL
USOS COMPATIBLES	TRE. RECREATIVO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	300 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	655 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	NO
SEMISÓTANOS	NO
CUERPOS VOLADOS	NO

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO COMERCIAL / COMPLEMENTARIO COMERCIAL

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-14	375 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

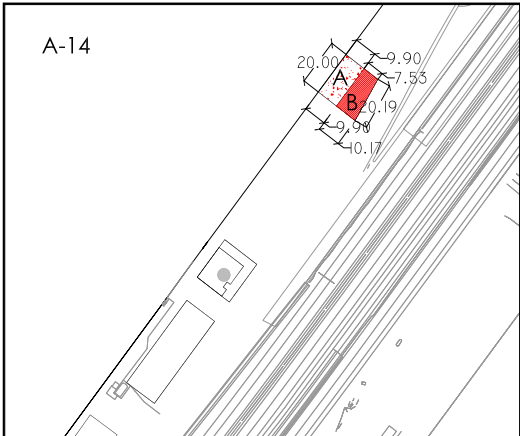
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO. COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	375 m ²
SUBPARCELAS	A-14A / A-14B
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	375 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO COMERCIAL/COMPLEMENTARIO COMERCIAL

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU
La edificación se situará en la sub-parcela B, no pudiendo ocupar la A

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)
--

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-15	2.754 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO. COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	500 m ²
SUBPARCELAS	A-15A / A-15B
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	20%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	1.102 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO en sub-parcela B	
MIXTO COMERCIAL/COMPLEMENTARIO COMERCIAL en sub-parcela A	

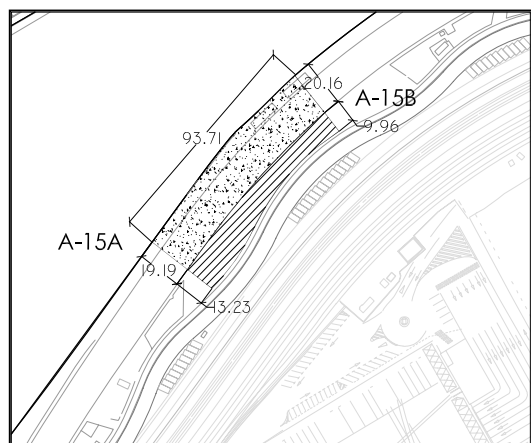
OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	
La edificación se situará en la sub-parcela B, no pudiendo ocupar la A	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
--	--

SITUACIÓN



PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-16	225 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO. COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	225 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	225 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	1
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	6 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

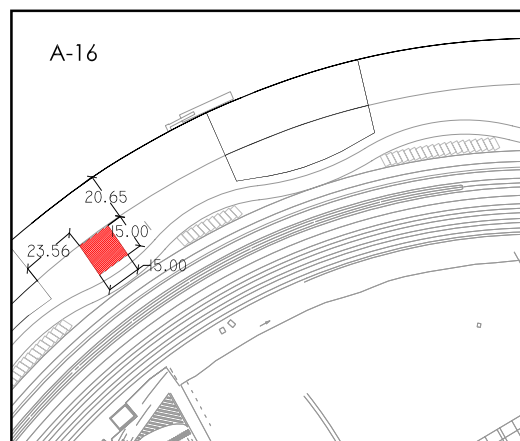
OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)
--

SITUACIÓN



PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-17	2.330 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO.3 COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

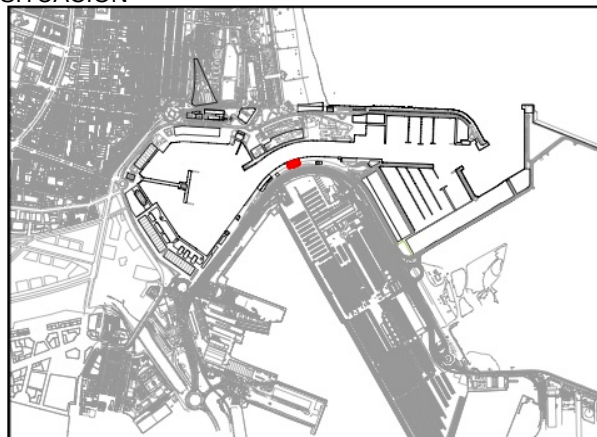
PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	500 m ²
SUBPARCELAS	A-17A / A-17B
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	20%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	932 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO en sub-parcela B	
MIXTO COMERCIAL/COMPLEMENTARIO COMERCIAL en sub-parcela A	

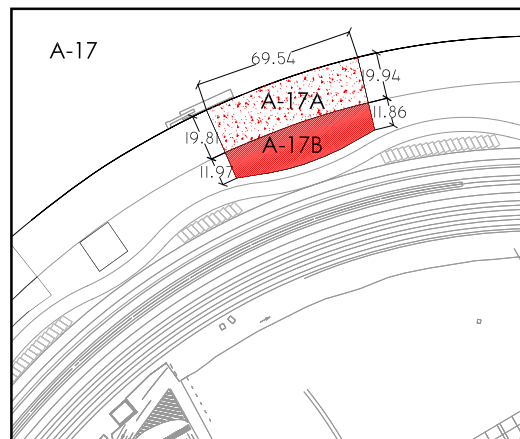
OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	
La edificación se situará en la sub-parcela B, no pudiendo ocupar la A	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
--	--

SITUACIÓN



PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-18	1.162 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

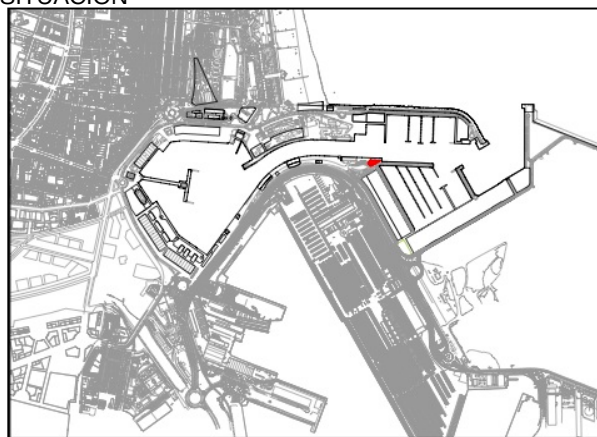
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO. COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	500 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	60%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	1.162 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

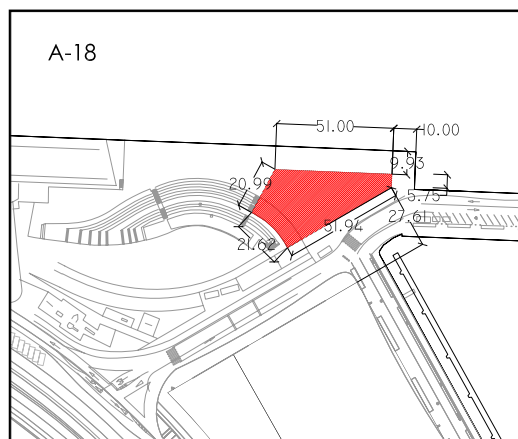
TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)
SITUACIÓN



PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-19	30.200 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	INDUSTRIAL/TERCIARIO

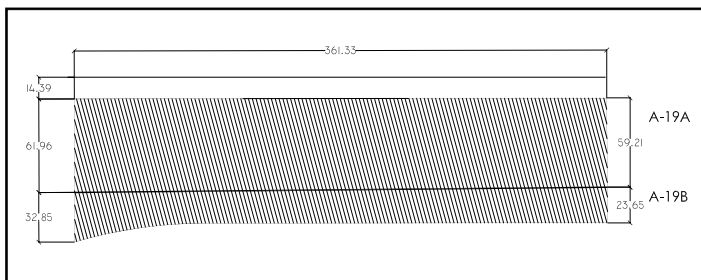
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	IND.2 /ALM.2/ TER
USOS COMPATIBLES	TCO.3 / TRE / DED /THO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	4.000 m ²
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	20%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	6.040 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	3
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	14 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP	
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO en sub-parcela A	
MIXTO COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO/ INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD en sub-parcela B	

OTRAS CONDICIONES	
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU	
Deberá preverse un vial interior por cada 12.000m ² o fracción.	

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
SITUACIÓN	PLANTA



PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-20	55.000 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	INDUSTRIAL/TERCIARIO

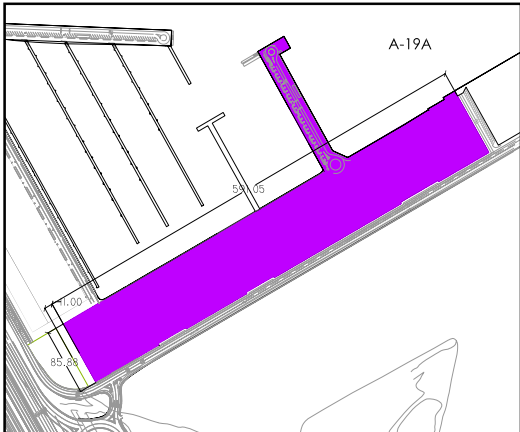
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	IND.2 /ALM.2
USOS COMPATIBLES	TCO.3 / TRE/ DED
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	4.000 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	10%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	5.500 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	3
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	14 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
A-21	2.105 m ²

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

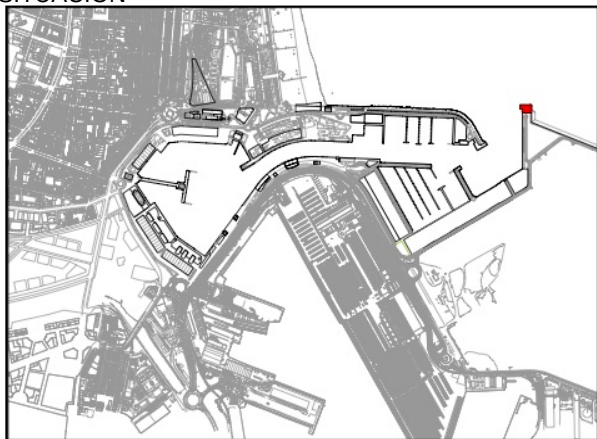
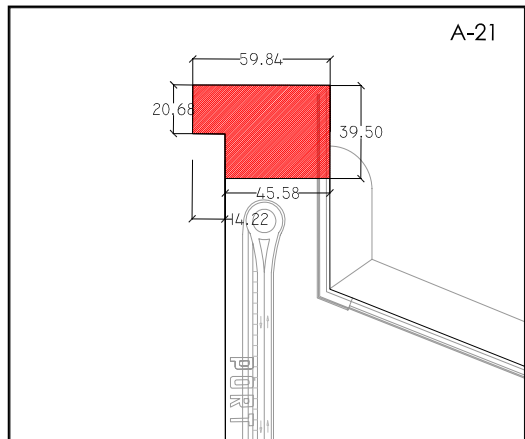
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TCO. COMERCIAL
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	500 m ²
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	25%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	526 m ²
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	2
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	10 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP
MIXTO NÁUTICO-DEPORTIVO/ COMPLEMENTARIO NÁUTICO-DEPORTIVO

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)
--

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
E-04	15.314 m2

MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

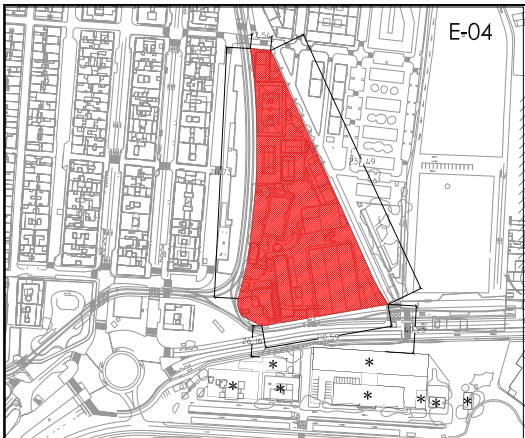
USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE. RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TOF. / TCO.
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	1.000 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	60%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	9188,40 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	5
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	22 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)

SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
E-09	5.202 m2

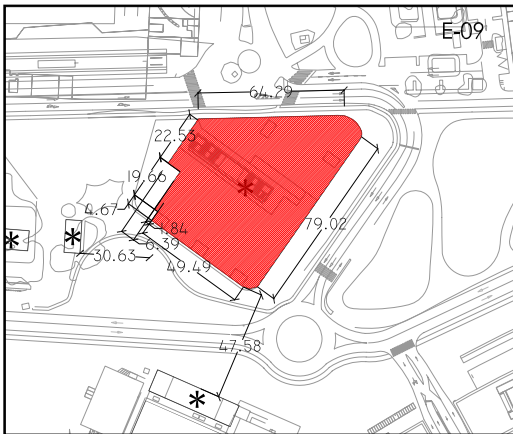
MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TRE.4 RECREATIVO
USOS COMPATIBLES	TOF.2 / TCO.3 / THO
USOS INCOMPATIBLES	ALM. / IND. / PAR.2 / THO.2

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	5.202 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	26.010 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	5
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	22 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU
La solicitud de licencia se acompañará de un estudio de integración paisajística de la solución propuesta.

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
SITUACIÓN	PLANTA
	

PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I

FICHA URBANÍSTICA

NOMBRE	SUPERFICIE
E-14	1.407 m2

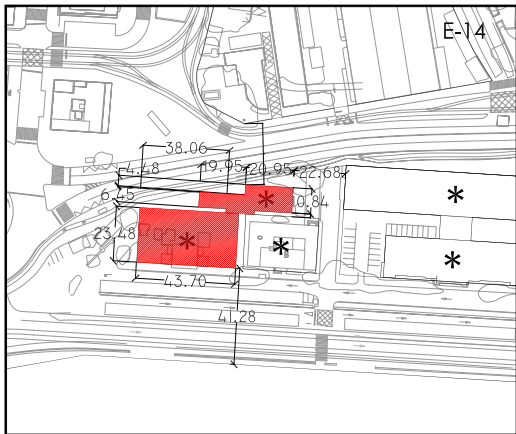
MUNICIPIO	VALENCIA
PLAN	PLAN ESPECIAL LA MARINA REAL JUAN CARLOS I DE VALENCIA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA
USO GLOBAL	T. TERCIARIO

USOS PORMENORIZADOS	
USO PRINCIPAL	TOF. OFICINAS
USOS COMPATIBLES	TRE / TCO.3 / THO
USOS INCOMPATIBLES	RESIDENCIAL

PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
PARCELA MÍNIMA	1407 m2
SUBPARCELAS	
INTENSIDAD	
COEFICIENTE DE OCUPACIÓN	100%
EDIFICABILIDAD MÁXIMA	7.035 m2
VOLUMEN Y FORMA	
NÚMERO MÁXIMO DE PLANTAS	5
ALTURA MÁXIMA REGULADORA	22 m
SÓTANOS	SI
SEMISÓTANOS	SI
CUERPOS VOLADOS	SI

TRANSPOSICIÓN DE USOS DEL DEUP

OTRAS CONDICIONES
Dotación de aparcamientos. Art. 18 NNUU
La solicitud de licencia se acompañará de un estudio de integración paisajística de la solución propuesta.

ESQUEMA GRÁFICO (CON EFICACIA NORMATIVA)	
SITUACIÓN	PLANTA
	

III. PLANOS DE ORDENACIÓN.

En la documentación gráfica constan los planos de ordenación que a continuación se relacionan:

0.1.	Zonas de calificación urbanística	1/5.000
0.2.	Ordenación pormenorizada. Usos.	1/5.000
0.3.	Usos e Intensidades de la edificación	1/2.000
0.4.	Edificios fuera de ordenación diferido	1/2.000
0.5.	Identificación de elementos protegidos	1/2.000