



**ALICANTE PORT**

Autoridad Portuaria de Alicante

EL SECRETARIO GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE CERTIFICA QUE EL PRESENTE DOCUMENTO CORRESPONDE CON LA VERSIÓN FINAL DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE, VALIDADA POR ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE ESTA AUTORIDAD PORTUARIA, EN SESIÓN CELEBRADA EL 25 DE JULIO DE 2019.

FDO.: CASIMIRO PEÑARRUBIA JIMÉNEZ.

# MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR:  
AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE

Versión 01 | Revisión 02  
Julio 2019



## ÍNDICE

1.- MEMORIA .....	3
2.- DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA .....	22
3.- DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA .....	31
ANEXO I – ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	
ANEXO II – MEMORIA DE IMPACTO PATRIMONIAL	

# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DE PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:		
Versión:	et dia	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha		Julio 2019

MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

## 1.- MEMORIA

### 1.1.- ANTECEDENTES

### 1.2.- OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO Y ÁMBITO DEL MISMO

1.2.1.- DÁRSENA EXTERIOR ESTE.

1.2.2.- MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE.

### 1.3.- MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

1.3.1.- DÁRSENA EXTERIOR ESTE

1.3.2.- MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE

1.4.- DETERMINACIONES INTRODUCIDAS EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº5 DEL PLAN ESPECIAL COMO CONSECUENCIA DEL INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO, EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y LAS CONSULTAS A LOS ORGANISMOS AFECTADOS.

1.5.- ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

PROMOTOR/AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:		
Versión:	et día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha		Julio 2019

### 1.1.- ANTECEDENTES

La Junta del Puerto de Alicante finalizó la redacción del Plan Especial del puerto en agosto de 1989, aprobándose definitivamente el 4 de diciembre de 1992. Este Plan es el instrumento de ordenación señalado en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante (PGMOU), aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1987, para desarrollar lo previsto en la Operación Integrada/3-Puerto (OI/3), cuyo objetivo principal es compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del puerto con su emplazamiento en una situación estratégica de la ciudad.

En marzo de 1998 se redactó la primera modificación del Plan Especial del puerto, dentro del ámbito del sector 6, que fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 21 de mayo del mismo año, y publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 17 de julio. El objeto de la modificación consistió en aplicar una tipología de volumetría específica a las edificaciones proyectadas en dicho sector, diferenciando el muelle 3 (zona I) del muelle 5 (Zona II). En la zona I se estableció una ordenación volumétrica con un mayor índice de edificabilidad y ocupación que en la zona II.

Posteriormente, en diciembre del año 2000, se redactó la segunda modificación puntual del Plan Especial del puerto y su anexo de homologación del PGMOU, que tuvo por objeto hacer coherente la regulación urbanística del citado Plan con la realidad existente y prevista. Los aspectos principales tratados en dicha modificación se centraron en la incorporación de la nueva dársena pesquera, la tercera fase del hotel Meliá, el aparcamiento de Canalejas y el máximo número de plantas permitidas del aparcamiento en altura que se construyó en la parcela situada junto a la fachada suroeste del edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria de Alicante.

Dicha modificación fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 21 de junio de 2001, y publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 8 de noviembre.

La tercera modificación del Plan Especial se inició en el año 2003 con la adjudicación de las obras de construcción y explotación de la ampliación sur del puerto, y su finalidad fue la de incluir los terrenos ganados al mar como consecuencia de la ejecución de dichas obras. Se aprobó por resolución del Conseller de Territorio y Vivienda el 22 de febrero de 2006, publicándose en el Diario Oficial de la Provincia de Alicante el 24 de abril del mismo año.

Finalmente, la cuarta y última modificación del Plan Especial se inició en el año 2008, a petición de la Dirección General de la Marina Mercante, con el objeto de adecuar los aspectos urbanísticos necesarios para posibilitar la ampliación de la sede de la Capitanía Marítima de Alicante y permitir, al mismo tiempo, ampliar el uso de oficinas a todo el sector 3MP (manzanas para usos industriales y de almacenaje). Se aprobó por resolución del Conseller

de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda el 11 de junio de 2009, y se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante el 13 de octubre.

La tramitación de la presente modificación puntual nº5 del Plan Especial está sujeta a lo dispuesto en el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre, y a la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP), modificada por la Ley 1/2019, de 5 de febrero.

Para la redacción de esta modificación del Plan Especial, se ha tenido en cuenta el informe ambiental y territorial estratégico emitido por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Consellería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana, recibido en esta Autoridad Portuaria el 31 de octubre de 2018, así como el resultado del proceso de información pública (participación pública) y de consultas a los organismos afectados.

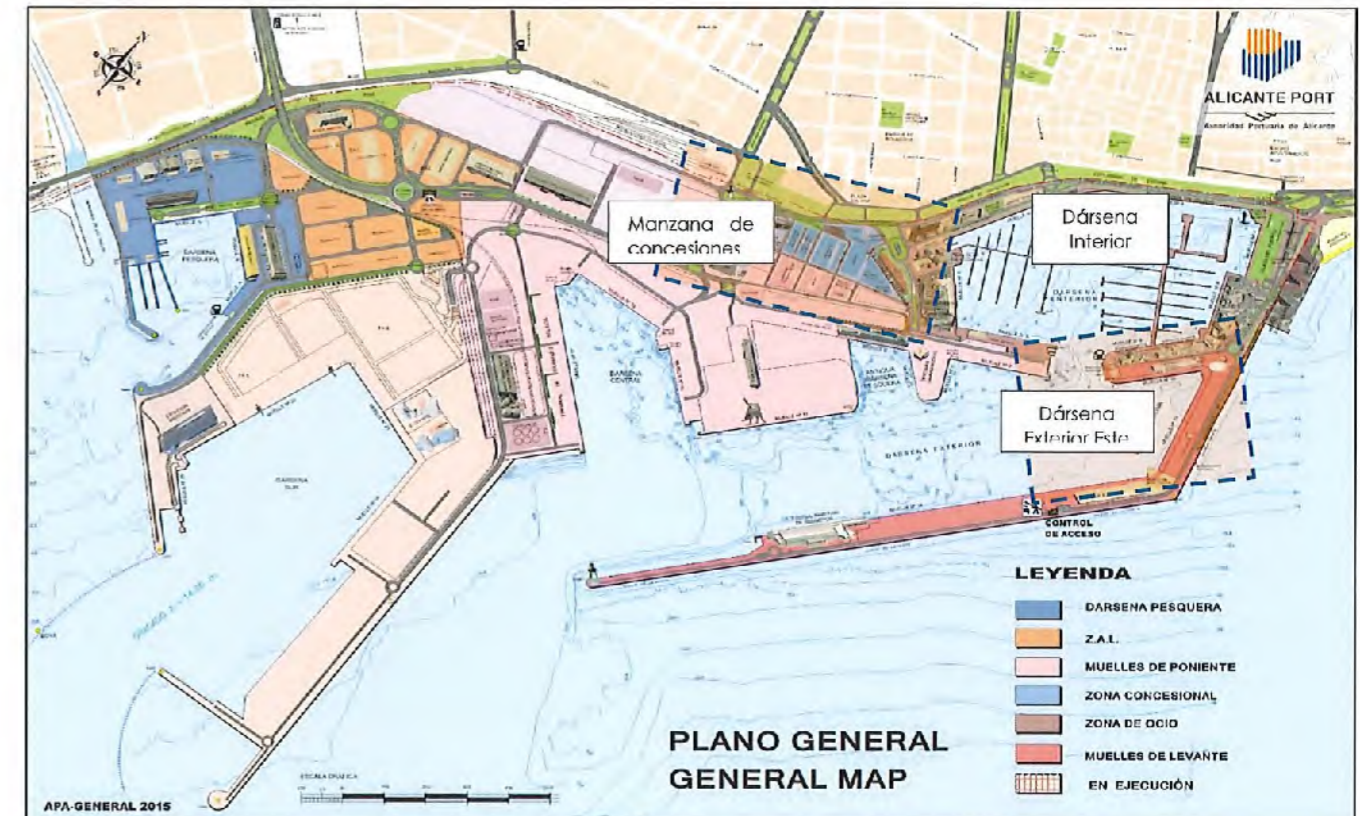
## 1.2.- OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO Y ÁMBITO DEL MISMO

El desarrollo esta modificación puntual del Plan Especial del puerto de Alicante viene regulado por el TRLEPM. Su artículo 56 recoge, entre otros aspectos, lo siguiente:

- Los planes generales y demás instrumentos de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público 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 señalización marítima.
- Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente.
- La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.
- Con carácter previo a la formulación del plan especial deberá encontrarse delimitada la zona de servicio del puerto mediante la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios de dicho puerto (anteriormente denominado Plan de Utilización de los Espacios Portuarios).

La modificación del Plan Especial que se tramita pretende actualizar los usos de dos zonas concretas del puerto de Alicante: la dársena exterior, en su extremo este, y una parte de la manzana de concesiones para usos industriales y de almacenaje de la unidad de poniente. Con ello, se busca dinamizar estas superficies que, en estos momentos, presentan una manifiesta falta de actividad y atractivo para la iniciativa privada, debido a la obsolescencia de los usos que les asigna el Plan Especial vigente.

Dado que se trata de dos zonas claramente diferenciados, se abordarán de forma separada a lo largo del presente documento.



Plano general del puerto de Alicante

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

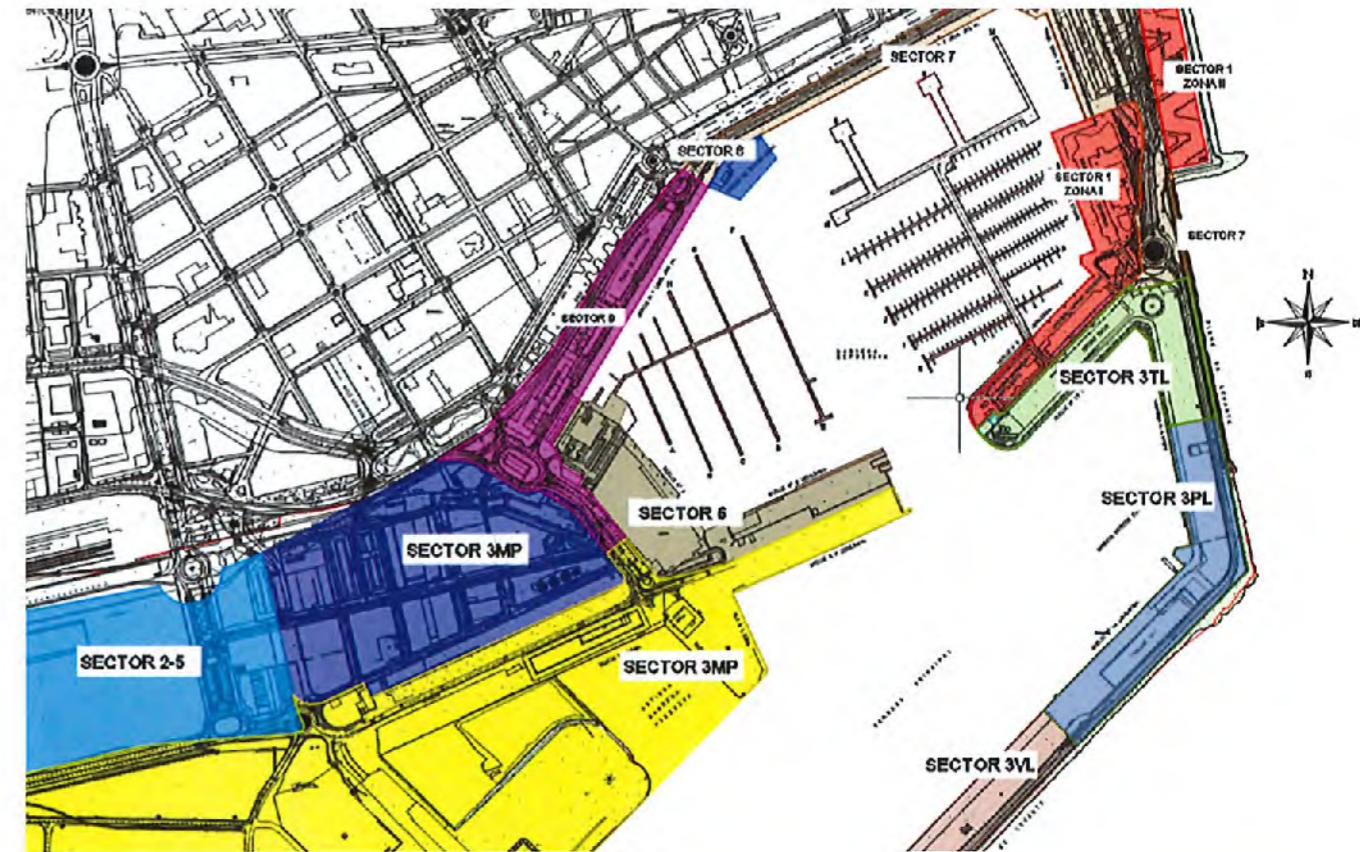
### 1.2.1. DÁRSENA EXTERIOR ESTE.

El Plan Especial establece dos grandes unidades geográficas dentro del puerto: la unidad portuaria de levante y la de poniente.

El ámbito de la unidad de levante contempla la dársena interior y la zona este de la dársena exterior. Mientras que la primera dársena, la interior, dispone de usos muy consolidados con un alto grado de ocupación mediante concesiones administrativas, la segunda, la dársena conformada por los muelles 10, 12 y primer tramo del muelle 14, ha experimentado una actualización importante en cuanto a su uso principal. En un principio, el Plan Especial aprobado en el año 1992 destinó dicha dársena al tráfico de pasajeros y como posible instalación pesquera, mientras que, posteriormente, el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP), aprobado en el año 2006, le asignó el uso náutico-deportivo, junto con los usos complementarios o auxiliares de este.

Por consiguiente, esta propuesta de modificación del Plan Especial pretende, entre otras cuestiones, actualizar los usos y establecer las correspondientes ordenanzas urbanísticas –actualmente inexistentes, aplicándose las generales que establece el Plan Especial para edificaciones realizadas por particulares– de los sectores donde se ubica la mencionada dársena náutico-deportiva.

Los sectores de la unidad de levante sobre los que se pretende actuar corresponden al 3TL y 3PL, quedando este último separado del 3VL, que es donde se desarrolla el tráfico de cruceros turísticos, principalmente. La distribución de sectores en la unidad de levante del Plan Especial vigente es la que se refleja en la figura de la derecha.



Sectores de la unidad de levante del Plan Especial



Vista de la dársena exterior este

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

El **sector 3TL** se localiza en los muelles 10 y un primer tramo del muelle 12, y tiene asignado en el Plan Especial vigente el uso de terminal de pasajeros y de transbordadores, mientras que los sectores **3PL** (continuación del muelle 12 y primer tramo del muelle 14) y **3VL** (segundo tramo del muelle 14), tienen signado el uso de posible dársena pesquera y de muelle de visitantes, respectivamente. Por consiguiente, para el desarrollo urbanístico de los usos de la dársena náutico-deportiva es necesario actualizar el Plan Especial en los sectores 3TL Y 3PL, no siendo preciso actuar en el tramo del muelle 14 correspondiente al sector 3VL al estar destinado a otros usos –principalmente, al tráfico de cruceros turísticos–.

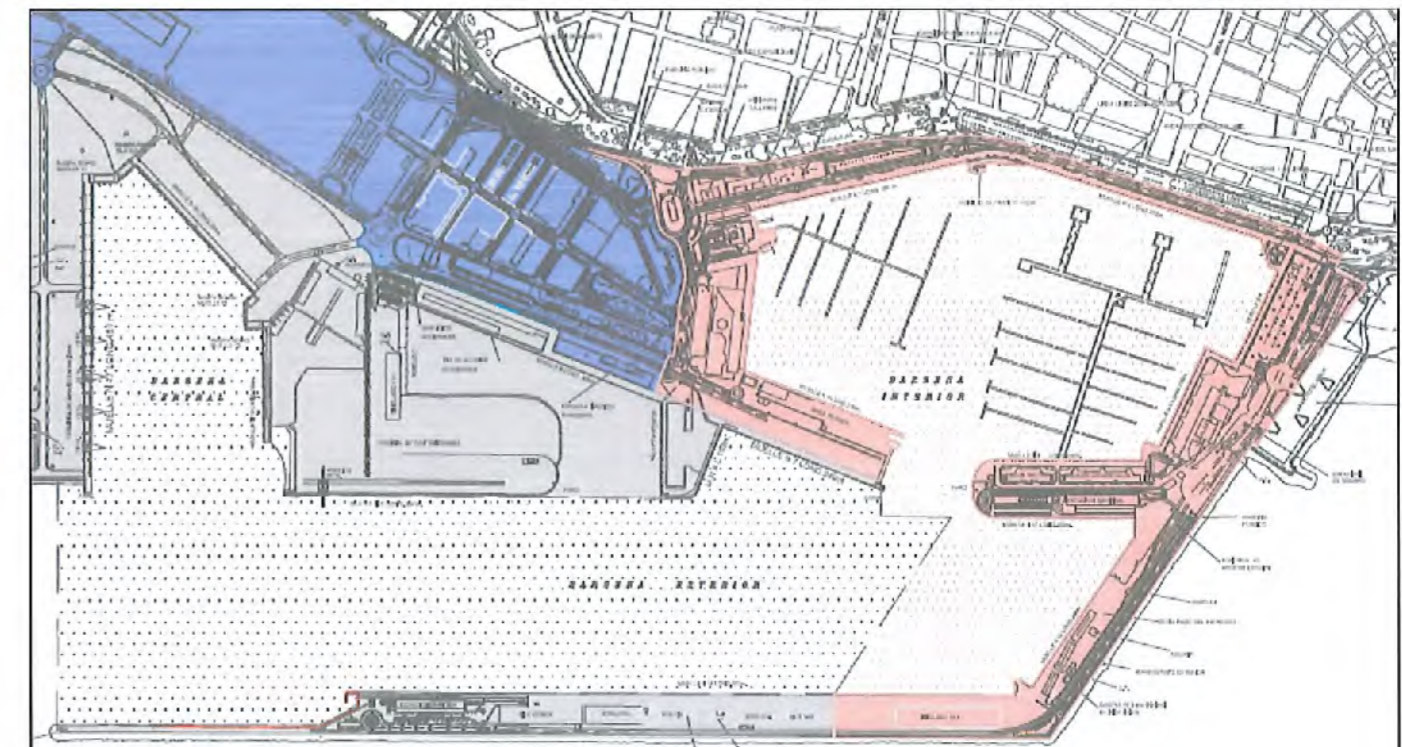
zona II a la estrictamente necesaria para las operaciones portuarias, y se propuso la definición de usos y su asignación a las diferentes áreas de la zona de servicio.

Las razones por las que el PUEP actualizó el uso inicial previsto en la dársena donde se ubican los sectores 3TL (terminal de pasajeros) y 3PL (posible dársena pesquera) del Plan Especial, asignándoles el uso náutico-deportivo y sus complementarios o auxiliares, se deben a la finalización de la nueva dársena pesquera en el año 2003 –en una ubicación distinta a la inicialmente prevista en el Plan Especial–, y a la previsión de traslado de la terminal de pasajeros con el norte de África del muelle 10 a la nueva dársena sur –que en el momento de redactar el PUEP, estaba finalizando su ejecución–.



Sectores 3TL y 3PL-3VL en el Plan Especial

Como se ha citado anteriormente, mediante la Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio, se aprobó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Alicante (PUEP). Dicho plan actualizó la zona de servicio establecida hasta ese momento por la Orden Ministerial de 28 de mayo de 1974 que aprobó el "Segundo Proyecto Reformado de la Zona de Servicio", incorporando un tramo de unos 1.600 metros de longitud destinado a espacio de reserva. Además excluyó los terrenos correspondientes a la Playa del Postiguet, el Paseo de Gómiz y el vial de servicio que llega hasta la zona del Cocó, así como los terrenos correspondientes al área denominada "La Cantera" y colindantes. Asimismo, se modificó la delimitación de las aguas reduciendo la extensión de la



ÁREAS DE UTILIZACIÓN	USOS (Art. 94.1 de la Ley 48/2003)
ÁREA NAUTICO-DEPORTIVA	SUBAREA DE USO NAUTICO-DEPORTIVO SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO SUBAREA DE USO NO PORTUARIO SUBAREA DE USO COMERCIAL
ÁREA PESQUERA	SUBAREA DE USO PESQUERO SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO
ÁREA COMERCIAL	SUBAREA DE USO COMERCIAL SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO
ÁREA SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO

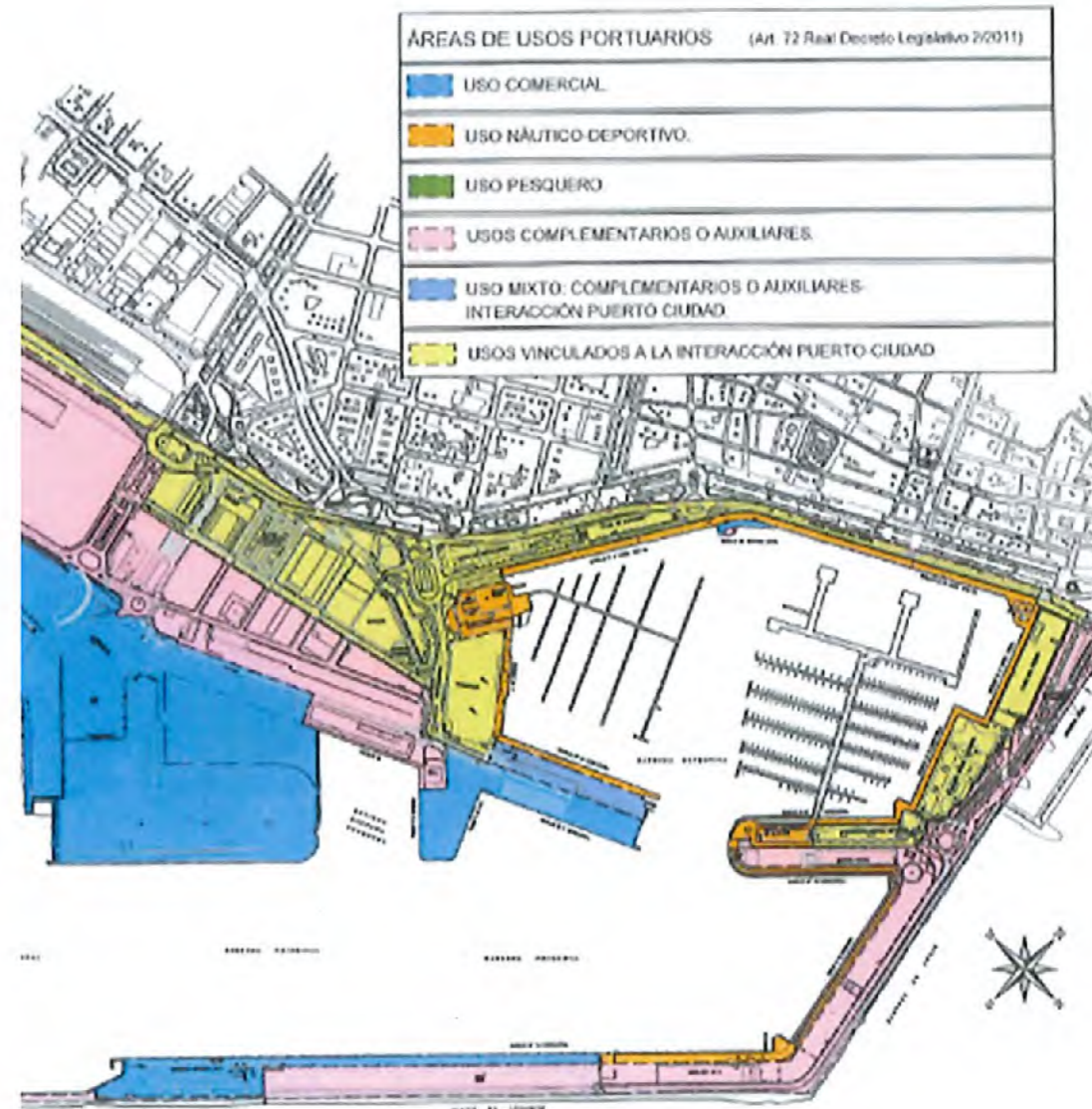
Plano de usos del vigente PUEP

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

Desde la aprobación del PUEP, el puerto ha sufrido una importante transformación basada, principalmente, en la puesta en servicio de la nueva dársena sur en el año 2007. Esta dársena ha acogido tráficos relevantes para el puerto de Alicante, como es el de contenedores, el de pasajeros con el norte de África y el de cemento por instalación especial (en silos), lo cual ha permitido especializar los muelles y reordenar los espacios, adecuando las infraestructuras e instalaciones portuarias a los nuevos retos.

Estos cambios, posteriores a la aprobación del PUEP, han motivado la tramitación de una nueva Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) –nueva denominación del PUEP en la actual legislación portuaria–, con la que se pretende actualizar los usos portuarios a los que se refiere el artículo 72.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (TRLPEMM), y definir los espacios que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, todo ello dentro de la actual zona de servicio del puerto.

La tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alicante (DEUP) se encuentra en su fase final de aprobación y contempla, en la misma línea que el vigente PUEP, el uso náutico-deportivo para la dársena objeto de la presente modificación puntual, y el uso complementario o auxiliar para las explanadas de los muelles que conforman dicha dársena.



Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alicante (DEUP)



Vista desde el Castillo Santa Bárbara de la zona de levante del puerto de Alicante



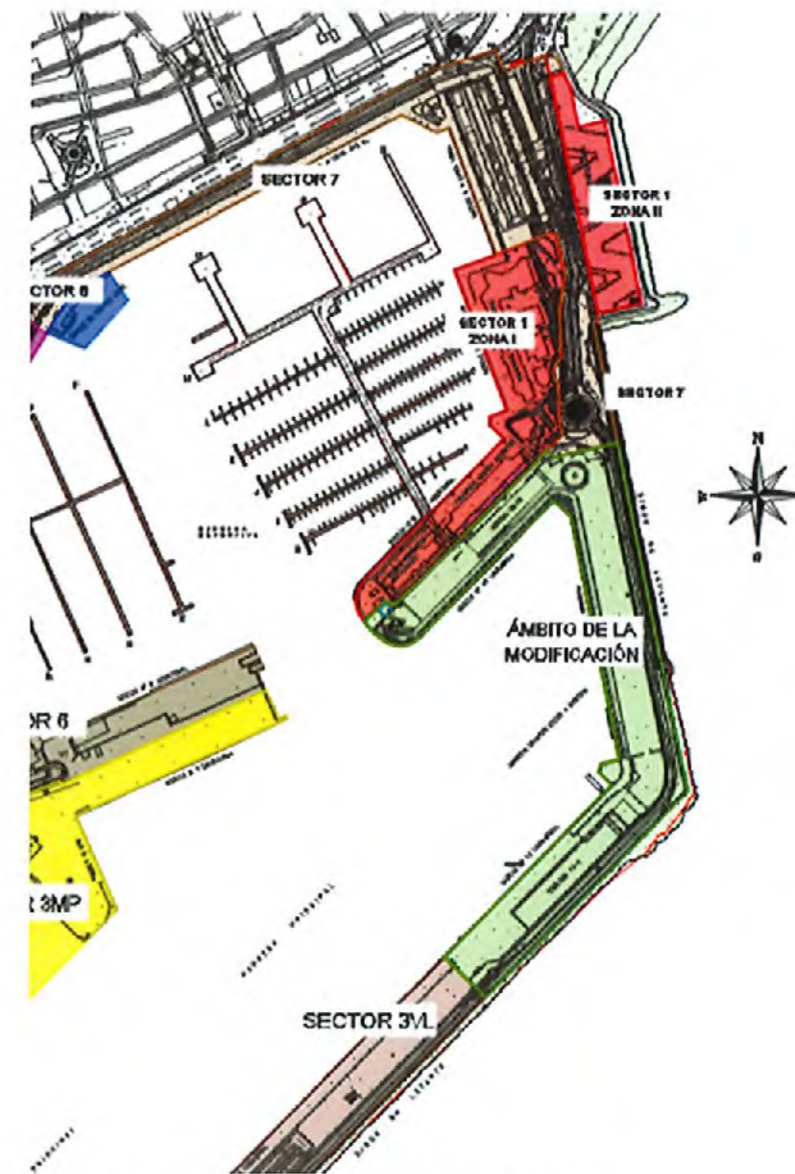
PROMOTOR:	AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

Con la aprobación del PUEP y en consonancia con los nuevos usos asignados, se han venido celebrando, en la citada dársena, eventos náutico-deportivos y sus complementarios o auxiliares, como es el caso de la celebración de las salidas de la regata Volvo Ocean Race (VOR) en sus ediciones de los años 2008, 2011, 2014 y 2017, estando previstas las de los años 2021 y 2025.

En definitiva, el **ámbito de actuación en la unidad de levante** del Plan Especial del puerto es el que se refleja en las figuras siguientes:



Distribución de espacios de la Volvo Ocean Race en la dársena objeto de modificación del Plan Especial



Ámbito de la modificación en la unidad de levante

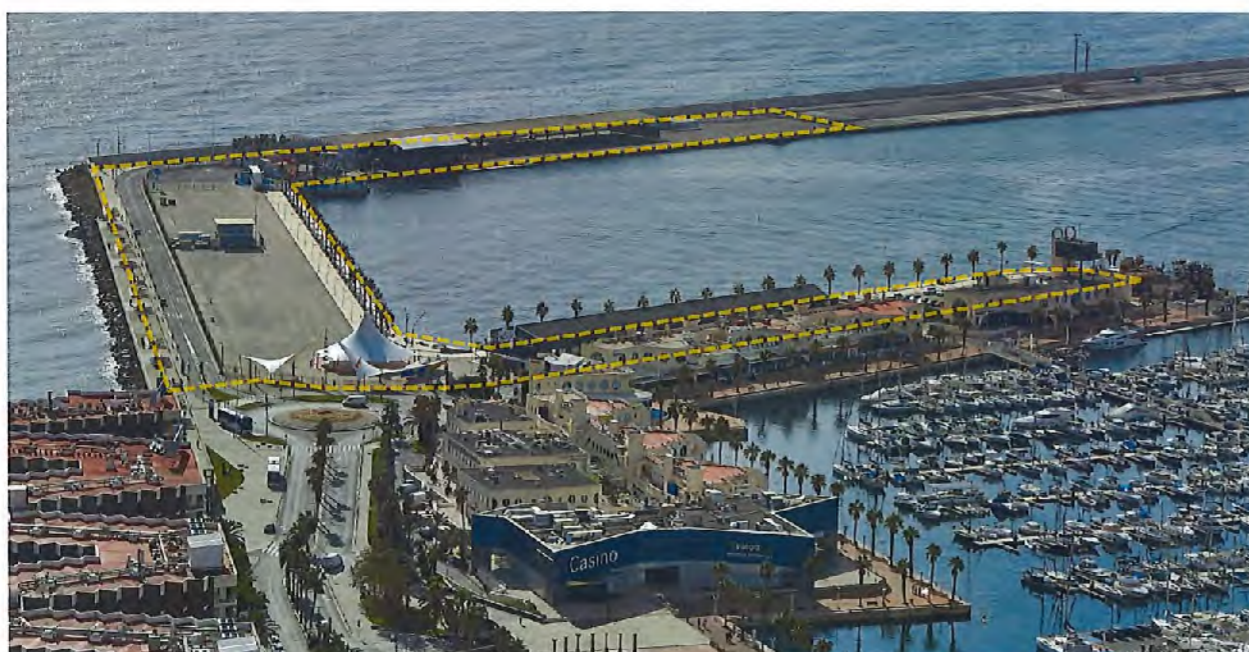


Salida de la Volvo Ocean Race en el puerto de Alicante

PROMOTOR/AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha		Julio 2019



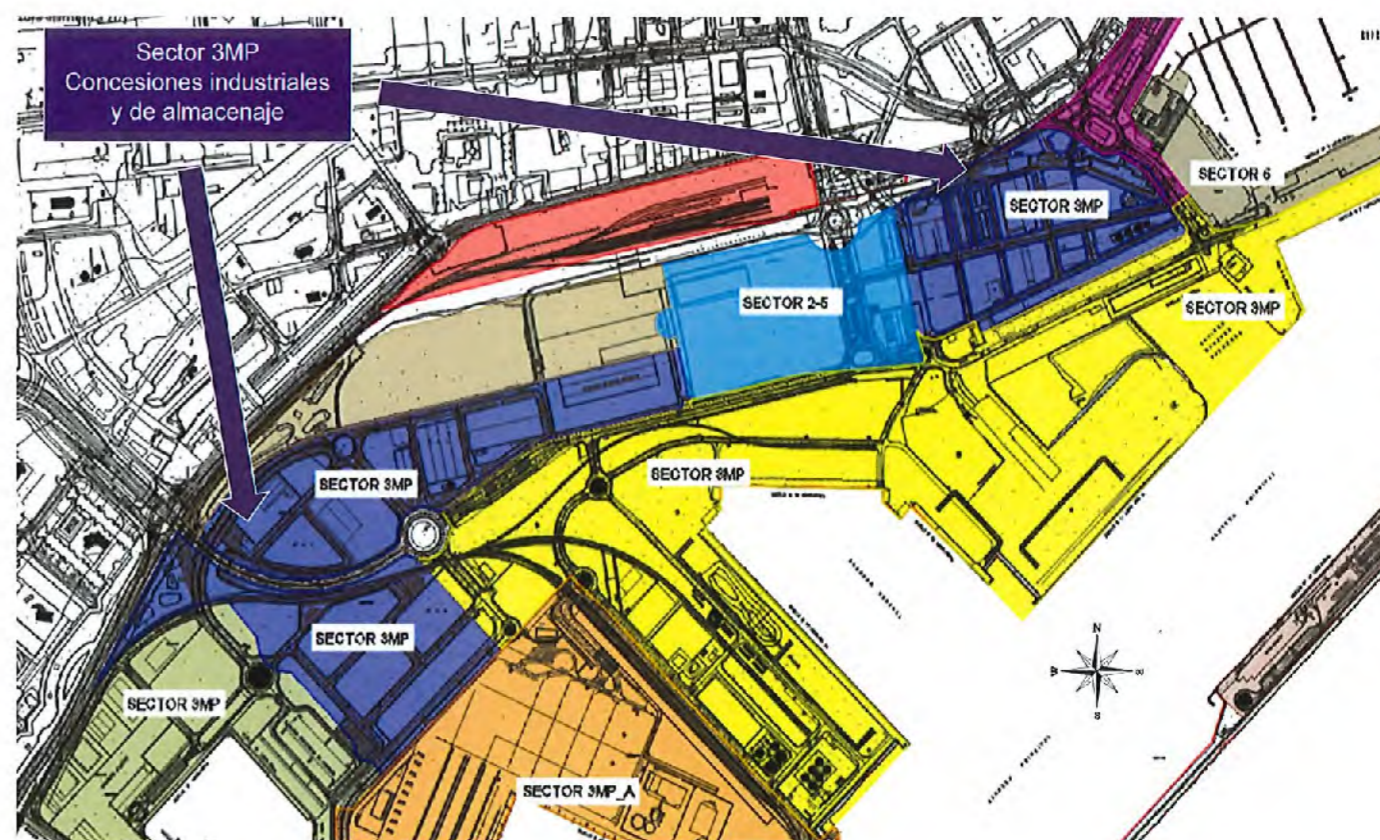
Ámbito de la modificación en la unidad de levante



Vista desde el Castillo Santa Bárbara del ámbito de la modificación en la unidad de levante

## 1.2.2. MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE.

La otra zona donde se pretende actuar se encuentra en un extremo de la unidad portuaria de poniente, junto a la dársena interior náutico-deportiva de levante. Se trata de una parcela a la que la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alicante (DEUP) que se está tramitando asigna usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, y se ubica dentro de la zona más al este de las dos que conforman el "sector 3MP manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje".



Plano de ordenación del Plan Especial

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

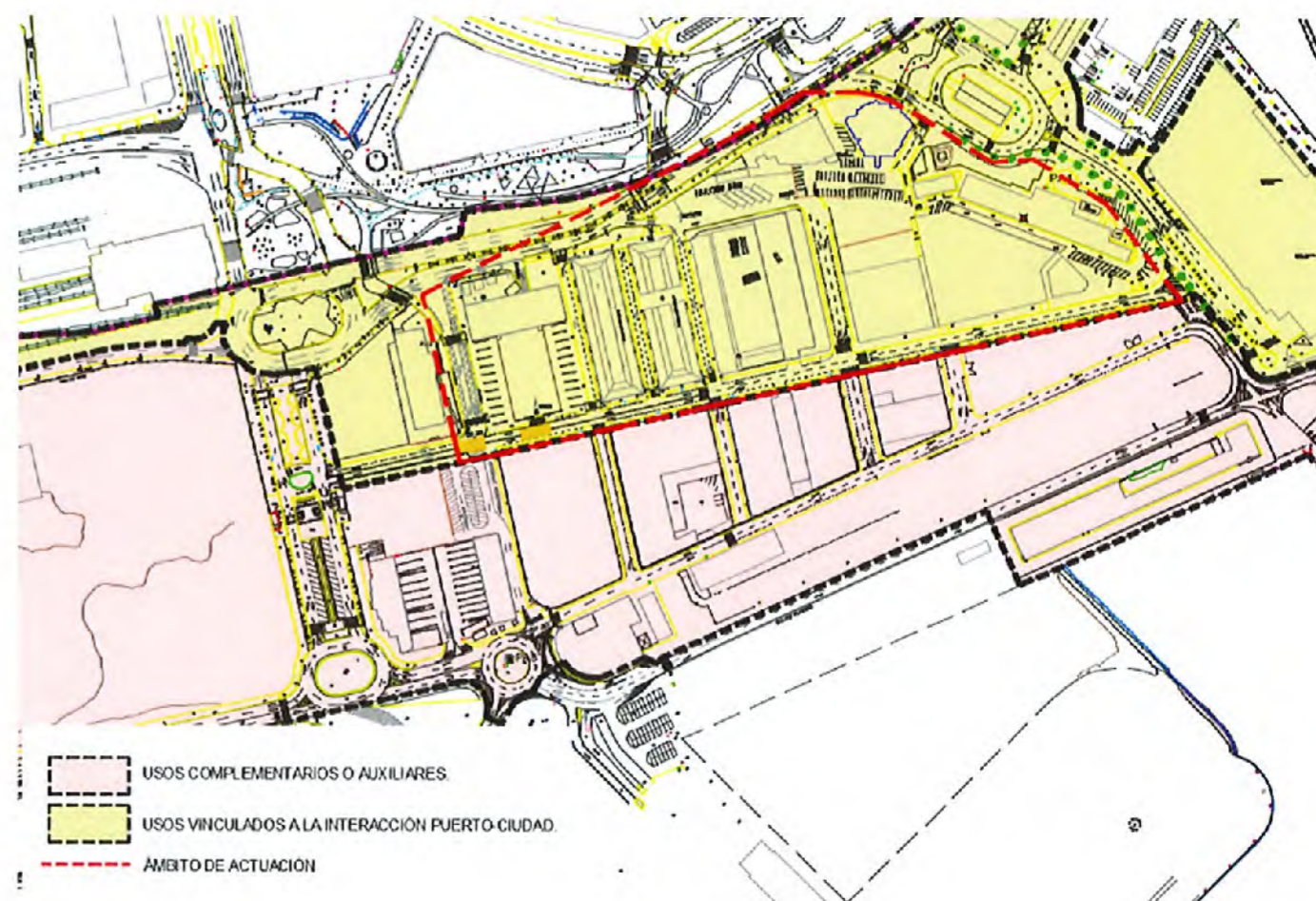
Efectivamente, dentro de este sector se distinguen dos zonas, claramente diferenciadas:

La primera, ubicada en el borde puerto-ciudad, frente a la Avenida de Loring (zona noreste), dispone de instalaciones industriales pertenecientes a concesionarios del puerto, edificios administrativos, como es el caso de las oficinas de la propia Autoridad Portuaria y la sede de la Capitanía Marítima, el barrio Heliodoro Madrona, un parking en altura y la estación de autobuses que da servicio a la ciudad de Alicante. Una parte de esta zona conforma el ámbito sobre el que se pretende actuar.

La segunda, más hacia el suroeste, junto a la dársena pesquera y cercana al barranco de las Ovejas, es un espacio en el que se concentran instalaciones con usos relacionados, directamente, con las actividades logísticas del puerto (Zona de Actividades Logísticas). Las naves que se ubican en esta zona mantienen una estrecha relación con la actividad portuaria propiamente dicha. Su puesta en servicio fue posterior a la primera zona anteriormente descrita, y forma parte del desarrollo del puerto hacia el sur.

La parcela de este sector descrita en primer lugar, es decir, la más próxima a la dársena interior de levante donde se ubican las instalaciones náutico-deportivas, tiene asignados unos usos que fueron establecidos hace más de 25 años, cuando fue aprobado el Plan Especial en el año 1992. Únicamente, se introdujo un nuevo uso, el de oficinas, con motivo de la cuarta modificación del Plan Especial aprobada en el año 2008.

La manzana en cuestión se encuentra dentro de la primera zona descrita, coincidiendo con la superficie del sector a la que la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alicante (DEUP) asigna el uso vinculado a la interacción puerto-ciudad.



Uso asignado por la DEUP al ámbito de actuación

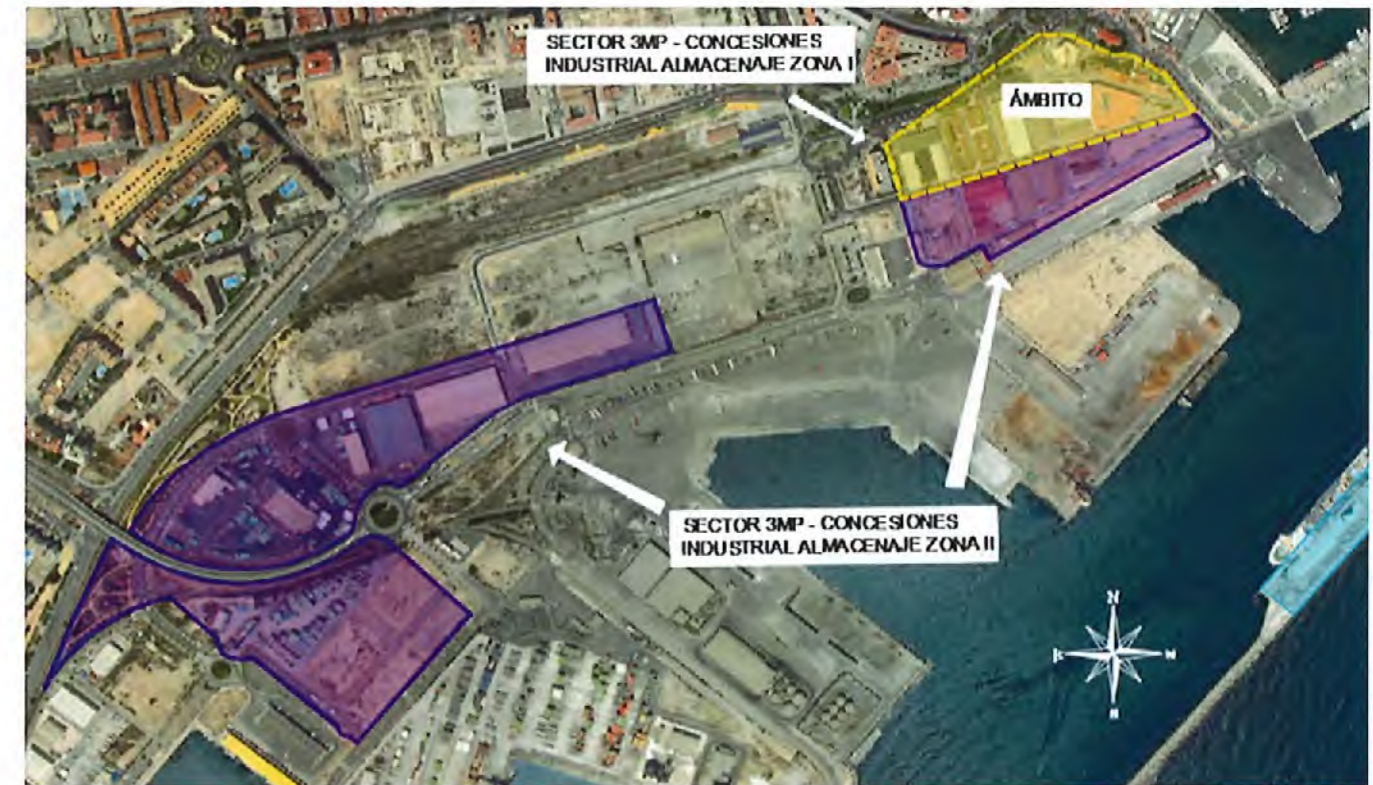
Imagen del sector 3MP manzanas de concesiones industriales y de almacenaje del Plan Especial

Durante la última década, el puerto ha ido desplazando hacia el sur el centro de gravedad de la actividad portuaria, fruto de la puesta en servicio de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y de la nueva dársena sur como ampliación del puerto. Como consecuencia de ello, la zona sobre la que se pretende actuar ha ido perdiendo la funcionalidad para la que fue diseñada, esto es, albergar concesiones con usos más industriales que pudieran complementar la actividad logística del puerto.

De hecho, en los últimos años se han ido extinguiendo concesiones con carácter industrial sin que haya habido demanda de nuevas ocupaciones con usos similares. La ubicación de esta zona ha dejado de ser idónea, en gran medida, para los usos que en su momento se establecieron.

Por consiguiente, el objetivo que se persigue en esta parcela de libre acceso ciudadano, consiste en ampliar los usos con el fin de adecuarla a la nueva realidad del puerto. Al mismo tiempo, se propone mantener los usos actuales para que pueda conservar su funcionalidad actual durante un periodo de transición, aunque limitando el uso de producción industrial a la única parcela donde se desarrolla actualmente (Hierros Tolón) y en tanto mantenga su vigencia la concesión que lo sustenta.

El ámbito de actuación de la modificación del Plan, que se centra en una parte de la parcela más al este de las dos que conforman el "sector 3MP manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje", requiere diferenciar ambas zonas: por un lado, la zona I (el ámbito de actuación), dentro del área más al este, y, por otro lado, la zona II, compuesta por el resto de superficies del sector, que mantienen la asignación de usos actual.



Ámbito de actuación. Zona I y Zona II del sector 3MP concesiones usos industriales y de almacenaje



Sector 3MP ZONA I (al frente), junto a la ciudad (fondo derecha)

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

### 1.3. MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

A continuación se abordan los usos y ordenanzas urbanísticas de ambas zonas, de forma pormenorizada, teniendo en cuenta que el Plan Especial no debe ser excesivamente rígido con el fin de evitar la pérdida de oportunidades en las zonas que en la actualidad carecen de actividad.

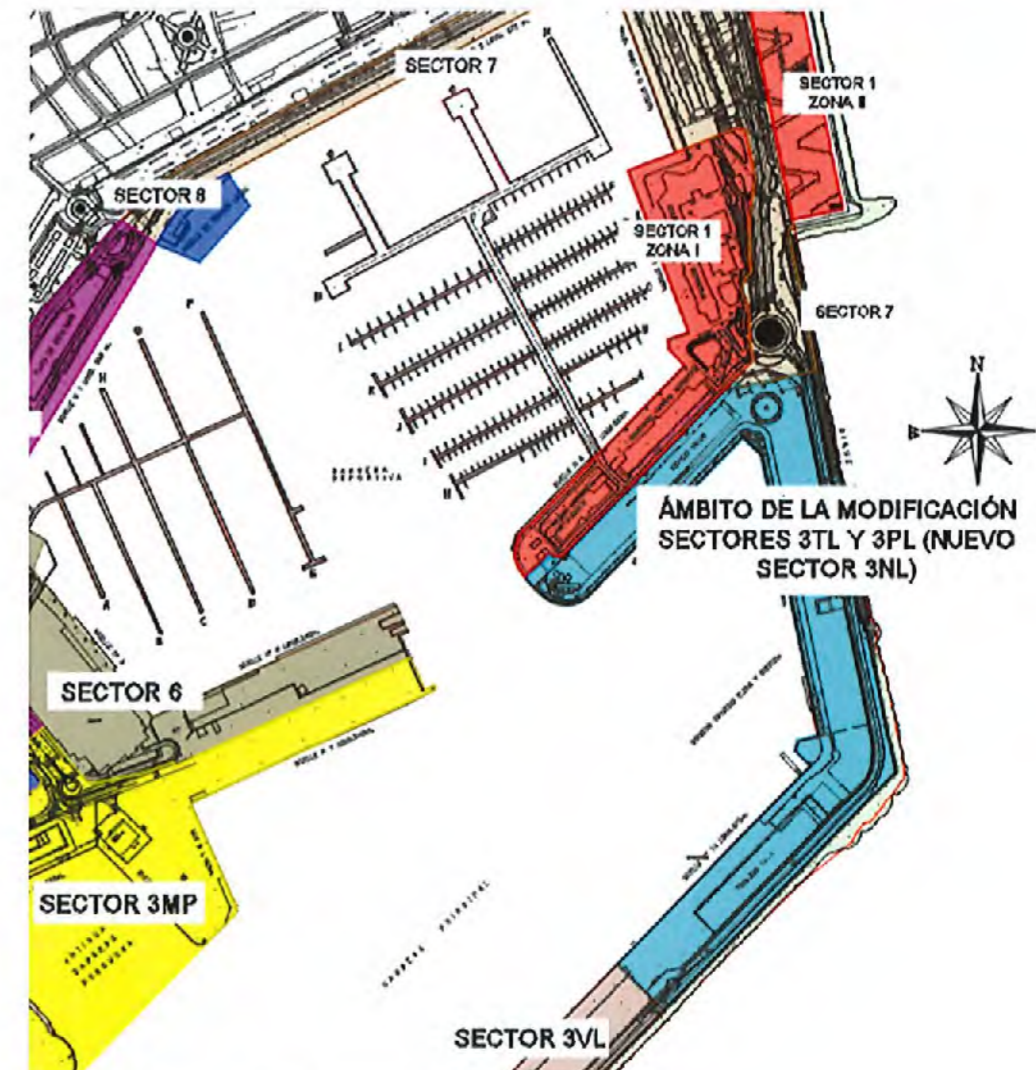
#### 1.3.1. DÁRSENA EXTERIOR ESTE

Como continuación a lo expuesto en el apartado anterior, lo que se plantea en esta modificación puntual del Plan Especial es fusionar los sectores 3TL y el 3PL, en un único sector que pasará a denominarse 3NL con el uso náutico-deportivo y sus complementarios o auxiliares que les asigna el PUEP, y en consonancia con la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alicante (DEUP) que se haya en su fase final de tramitación.

Asimismo, se pretende pormenorizar los usos y ordenanzas urbanísticas –actualmente inexistentes, aplicándose las generales del Plan Especial para edificaciones realizadas por particulares– de la superficie actual de la dársena en cuestión, con el fin de permitir el desarrollo de proyectos, principalmente por la iniciativa privada en régimen de concesión o autorización administrativa.

Con el objeto de que el desarrollo de la dársena náutico-deportiva sea homogéneo con otras zonas del puerto con similares usos, se han planteado distintas alternativas a la hora de definir los usos y ordenanzas urbanísticas. Para ello, se han tenido en cuenta aquellos sectores a los que el PUEP asigna el uso náutico-deportivo.

Estas alternativas ya han sido estudiadas en el documento inicial estratégico que sirvió para la tramitación de la evaluación ambiental y territorial estratégica, considerando el sector 1, zona I, como de referencia, ya que dispone de instalaciones náutico-deportivas y edificios de apoyo en tierra que complementan la actividad principal, y es colindante con la dársena exterior objeto de la modificación, lo que asegura una mayor homogeneidad paisajística e integración con el entorno. No obstante, no se tendrán en consideración dentro del sector 1, zona I, aquellos usos que el artículo 72 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) permite en espacios vinculados a la interacción puerto-ciudad, dado que la dársena objeto de la presente modificación no está catalogada de esta forma por la DEUP en tramitación, sino que mantiene, como en la actualidad, los usos náutico-deportivo y sus complementarios o auxiliares tal como se definen en el citado artículo 72 del TRLPEMM.



Ámbito del sector 3NL y del sector 1- Zona I

PROMOCIÓN DE PUERTO DE ALICANTE		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

Los usos y ordenanzas que asigna el vigente Plan especial al **sector 1, zona I**, como zona **de referencia**, son los siguientes:

USOS PERMITIDOS
ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE <b>Instalaciones de apoyo en tierra de levante (Sector 1 PDDP, Zona I)</b>
ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano con un mínimo de 150 plazas de nueva construcción. Opcionales en superficie.
ARTESANÍA. Se permiten actividades de los siguientes tipos: - Talleres domésticos o de explotación familiar sin carácter industrial y siempre que estén vinculados a la planta baja. Podrán tener servicio al público. - Talleres de artesanía.
HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos, incluido hotelero, siempre que éste último no rebase el 25% del total de la superficie edificada en esta zona.
COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compraventa al por menor.
OFICINAS. Incluidos en este uso aquellos donde predominen las actividades administrativas o burocráticas de carácter público o privado, vinculadas a la actividad comercial autorizada. La superficie asignada a este uso no podrá rebasar el 25% de la total edificada en esta zona.
ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.
DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, etc.
NÁUTICO-DEPORTIVO. La edificación de apoyo en tierra necesaria para las actividades náutico-deportivas a ubicar en la correspondiente zona de la dársena interior de Levante, incluyendo clubes sociales para las sociedades deportivas. Locales para la instalación de escuelas náuticas, incluyendo dependencias federativas.

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	
CONDICIONES GENERALES	
CONCEPTOS	ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE
	INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA DE LEVANTE (SECTOR 1 PDDP)
	ZONA I
SUPERFICIE BRUTA	26.500 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	16.000 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	16.000 m <sup>2</sup>
Sobre rasante	7.500 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA	
En sótano	16.000 m <sup>2</sup>
Sobre rasante	15.000 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 a intradós
Sobre rasante	7 metros
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1
REIRANQUEOS	
A linderos	10 metros
A canchales	10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Su altura
TIPOLOGÍA	Abierta
PLAZAS DE APARCAMIENTO	150
	<p>Requiere un proyecto que contemple la totalidad de la parcela, o bien, un anteproyecto que defina unitariamente la disposición volumétrica, si el desarrollo futuro se previera realizar mediante más de un proyecto.</p> <p>Las alturas sobre rasante se computarán desde el exterior del trasdós del techo del sótano hasta el intradós del forjado de cubierta.</p> <p>El retranqueo situado al norte se utilizará como vial de servicio.</p>

Los **usos y ordenanzas que se proponen para el sector 3NL**, como unión de los sectores 3TL y 3PL, son similares a los establecidos en sector 1, zona I, con excepción de los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Para su confección se ha actualizado la nomenclatura y se han tenido en cuenta el informe ambiental y territorial estratégico, el estudio de integración paisajística (anexo II), la memoria de impacto patrimonial (anexo III) y el proceso de información pública (participación pública) y de consultas a los organismos afectados.

USOS
UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE <b>DÁRSENA EXTERIOR NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL)</b>
ESTACIONAMIENTOS. En semisótano y en superficie.
PRODUCCIÓN ARTESANAL. Incluidas las actividades de obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.
COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Comercial: compraventa al detalle.</li> <li>Servicios personales y de hostelería.</li> <li>Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical.</li> </ul>
OFICINAS: incluidas en este uso, principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.
NÁUTICO-DEPORTIVO: Edificaciones de apoyo en tierra necesarias para las actividades náutico-deportivas, incluyendo clubes sociales para las sociedades deportivas, y locales para la instalación de escuelas náuticas, incluyendo dependencias federativas.

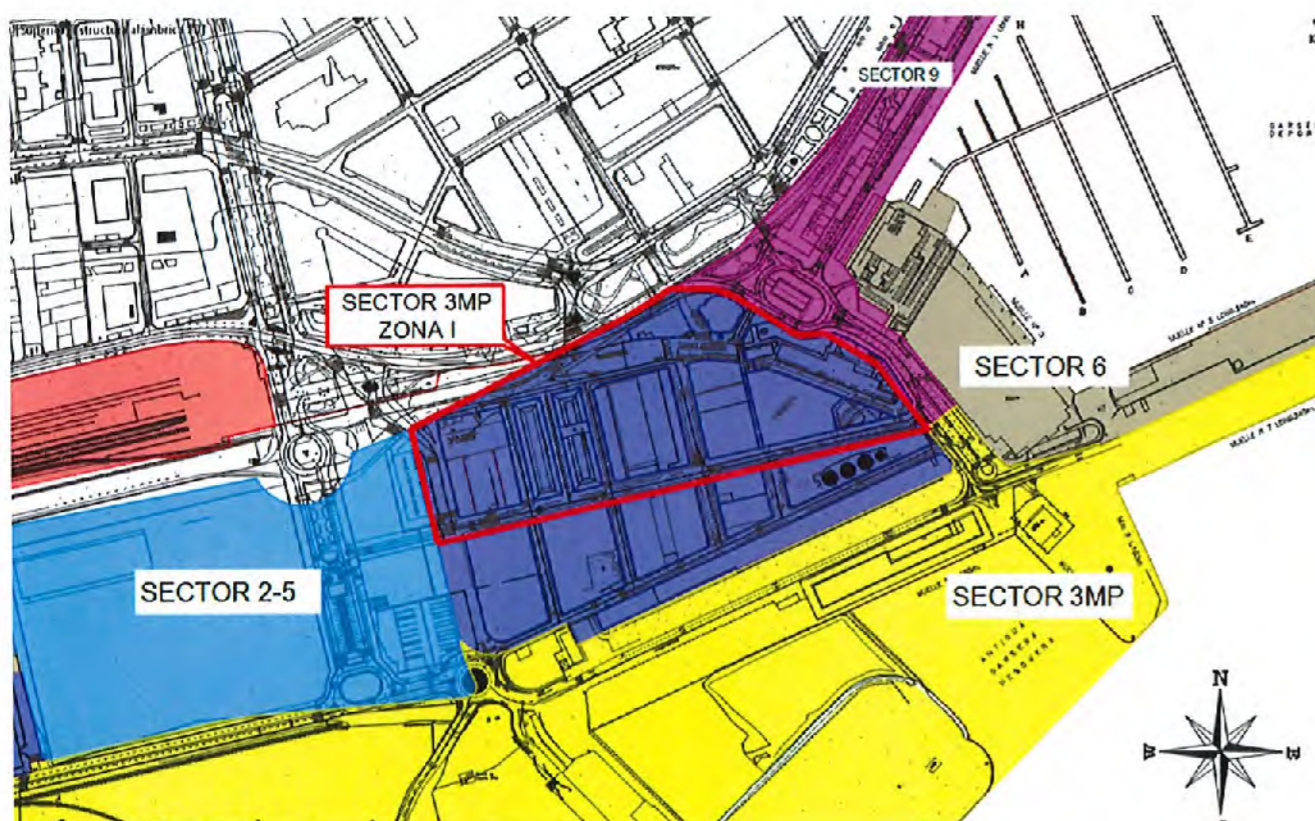
ORDENANZAS URBANÍSTICAS	
CONCEPTOS	UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE <b>DÁRSENA EXTERIOR NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL)</b>
SUPERFICIE BRUTA	53.891 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	42.619 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	70%
SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
En sótano	100%
Sobre rasante	1 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 a intradós
Sobre rasante	7 metros
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1
RETRANQUEOS	
A linderos	3 metros*
A cantiles	10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Su altura
TIPOLOGÍA	Abierta
Las alturas sobre rasante se computarán desde el pavimento de la planta baja hasta el intradós del forjado de cubierta.	
*Se exceptúan del retranqueo a linderos los edificios existentes: mareógrafo, edificio del muelle 10 y tinglado del muelle 14.	
Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento.	
Deberá mantenerse acceso público a las instalaciones del mareógrafo situadas en el muelles 10 y en el primer tramo del dique de abrigo de levante, paralelo al muelle 12.	
Se deberán preservar las principales vistas hacia el Castillo Santa Bárbara, actuando la dársena exterior, en su extremo este, como puerta de acceso visual principal desde el mar.	
Deberá mantenerse el paseo volado que discurre sobre el espaldón del primer tramo del dique de abrigo de levante, paralelo al muelle 12.	

PROMOTOR:	AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

### 1.3.2. MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE

Como ya se ha mencionado anteriormente, los usos actuales que el Plan Especial establece para la zona I del sector 3MP que conforma el ámbito de actuación, no fomentan la suficiente demanda de ocupación de las parcelas debido a que la actividad portuaria propiamente dicha se ha desplazado hacia el sur, generando nuevos espacios logísticos. Por consiguiente, se pretende introducir nuevos usos que dinamicen la zona y sean más acordes con la realidad actual del puerto.

Para la fijación de los nuevos usos a incorporar, junto con los actuales, se han considerado dos sectores que presentan una gran similitud con la zona en cuestión: el sector 6, ubicado en la dársena interior de levante, y los sectores 2 y 5 que en su conjunto pretendían albergar las instalaciones de un tren lanzadera que, finalmente, no se realizó. Ambos sectores se encuentran en el borde puerto-ciudad, disponen de parcelas con libre acceso ciudadano y permiten usos terciarios que fomentan su integración con la ciudad.



Sector 3MP, Zona I, de la unidad de poniente

Los **usos y ordenanzas actuales** que asigna el vigente Plan Especial al Sector 3MP de Concesiones Industriales y de Almacenaje, son los siguientes:

USOS PERMITIDOS
<b>Manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje (Sector 3MP del PDDP)</b>
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
ESTACIONAMIENTO. EN SEMISÓTANO, EN ALTURA Y EN SUPERFICIE.
USOS TERCIARIOS DE OFICINAS. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 96).



Estación de autobuses en la Zona I del Sector 3MP (ámbito de actuación)



ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE.	
CONCEPTOS	MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE (SECTOR 3MP DEL PDDP)
SUPERFICIE BRUTA	270.633 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	213.317 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	80%
SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
En sótano	100% de ocupación
Sobre rasante	1,20 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> (**)
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 a intradós
Sobre rasante	12 metros (**)
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	3 metros (**)
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1 (*) (**)
TIPOLOGÍA	Abierta (**)

**OBSERVACIONES:** El exceso de edificabilidad de los 2 edificios que se conservan no disminuye la que corresponde a la aplicación del parámetro en el resto del suelo edificable. Se exceptúan de los límites de alturas y número de plantas las instalaciones técnicas que se requiriesen para el ejercicio de la actividad, que podrán superar los parámetros indicados en lo que fuere necesario.

(\*) En el caso concreto del edificio de aparcamiento en altura a ejecutar en la parcela de 4.000 m<sup>2</sup> situada frente a la fachada SW del edificio de la APA, con el fin de obtener el máximo aprovechamiento de la parcela para la actividad a desarrollar, se permitirá construir el nº de plantas que técnicamente fuera viable respetando las prescripciones del PGMO de Alicante en cuanto a altura libre por planta, y no superando en ningún caso la limitación de 12 metros de altura máxima.

(\*\*) En el caso concreto de la parcela ocupada por la sede de la Capitanía Marítima, las ordenanzas de aplicación serán las siguientes:

- Superficie construida sobre rasante: 1,75 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>s.
- Altura máxima sobre rasante: 16 m.
- Separación entre edificios: 0 m.
- Número de plantas: PB + 2.
- Tipología: Abierta, variedad adosada.
- Altura de Alero: 14,00 m.
- Se permitirán Elementos Salientes de hasta 1,50 m sobre el acerado, situados a una altura superior a 8,00 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.
- Se permitirán Aleros sobre acerado de hasta 2,50 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.

En las observaciones que acompañan a las ordenanzas, se hace mención a dos edificios que deben mantenerse. Tal como se recoge en el vigente Plan Especial del puerto, estos edificios corresponden a la antigua "Casa del Mar" (actualmente, centro de negocios) y el edificio de la "Junta del Puerto" (actualmente, Autoridad Portuaria), los cuales mantienen su excepcionalidad en cuanto a los parámetros urbanísticos establecidos.

Las ordenanzas no son objeto de modificación, dado que se consideran adecuadas para los usos propuestos. No obstante, teniendo en cuenta el informe ambiental y territorial estratégico, el estudio de integración paisajística (anexo II) y la memoria de impacto patrimonial (anexo III), se propone incorporar al capítulo de "observaciones" las determinaciones relativas a las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Alicante-Elche y la necesidad de realizar un seguimiento arqueológico de los trabajos de excavación que pudieran realizarse en las parcelas donde se ubican la estación de autobuses, el barrio de Heliodoro Madrona y la concesión otorgada a Hierros Tolón, con el objeto de detectar la posible presencia de un refugio de la Guerra Civil.

Además, como resultado del periodo de información pública (participación pública) del documento, se ha limitado el uso de "producción industrial" en el sector 3MP-zona I, que podrá desarrollarse, únicamente, en la parcela correspondiente a la concesión otorgada a Hierros Tolón, en tanto se mantenga vigente la concesión actual.

Por consiguiente, los **usos que se proponen para la Zona I del Sector 3MP**, actualizando la nomenclatura de los usos actuales, quedan de la siguiente forma:

Las **ordenanzas aplicables**, son las siguientes:

USOS	
UNIDAD DE PONIENTE	
MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE (SECTOR 3MP DEL PDDP)	
ZONA I	ZONA II
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL*. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos industriales.	PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos industriales.
ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Guarda y depósito de bienes y productos, así como su venta y distribución a terceros.	ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Guarda y depósito de bienes y productos, así como su venta y distribución a terceros.
TALLERES DE REPARACIÓN. Reparación o restauración de objetos, máquinas y equipo.	TALLERES DE REPARACIÓN. Reparación o restauración de objetos, máquinas y equipo.
PRODUCCIÓN ARTESANAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.	PRODUCCIÓN ARTESANAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.
ESTACIONAMIENTO. En semisótano, en altura y en superficie.	ESTACIONAMIENTO. En semisótano, en altura y en superficie.
OFICINAS. Principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.	OFICINAS. Principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.
COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comercial: compraventa al detalle.</li> <li>▪ Servicios personales y de hostelería.</li> <li>▪ Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical.</li> <li>▪ Salas de cine, teatros, salas de conferencias, salas de exposiciones y otras análogas.</li> </ul>	
DEPORTIVO: actividades deportivas relacionadas con el ocio y bienestar, como gimnasios y pistas deportivas, balnearios, etc.	
DOTACIONAL DE TRANSPORTES: Instalaciones destinadas a estación de autobuses.	

ORDENANZAS URBANÍSTICAS	
UNIDAD DE PONIENTE	
CONCEPTOS	MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE (SECTOR 3MP DEL PDDP). ZONAS I y II
SUPERFICIE BRUTA	270.633 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	213.317 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	80%
SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
En sótano	100% de ocupación
Sobre rasante	1,20 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> (**)
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 a iniradós
Sobre rasante	12 metros (**)
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	3 metros (**)
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1 (*) (**)
TIPOLOGÍA	Abierta (**)

\* Dentro del **sector 3MP-zona I** se limita el uso de "producción industrial", que podrá desarrollarse, exclusivamente, en la parcela donde se ubica la actual concesión otorgada a Hierros Tolón, en tanto mantenga su vigencia.

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE		
Versión:	el día 26 NOV. 2019	01
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

**OBSERVACIONES:** El exceso de edificabilidad de los edificios singulares que se conservan (edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria y "Centro de Negocios") no disminuye la que corresponde a la aplicación del parámetro en el resto del suelo edificable. Se exceptúan de los límites de alturas y número de plantas las instalaciones técnicas que se requiriesen para el ejercicio de la actividad, que podrán superar los parámetros indicados en lo que fuere necesario.

(\*) En el caso concreto del edificio de aparcamiento en altura a ejecutar en la parcela de 4.000 m<sup>2</sup> situada frente a la fachada SW del edificio de la APA, con el fin de obtener el máximo aprovechamiento de la parcela para la actividad a desarrollar, se permitirá construir el nº de plantas que técnicamente fuera viable respetando las prescripciones del PGM de Alicante en cuanto a altura libre por planta, y no superando en ningún caso la limitación de 12 metros de altura máxima.

(\*\*) En el caso concreto de la parcela ocupada por la sede de la Capitanía Marítima, las ordenanzas de aplicación serán las siguientes:

- Superficie construida sobre rasante: 1,75 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>s.
- Altura máxima sobre rasante: 16 m.
- Separación entre edificios: 0 m.
- Número de plantas: PB + 2.
- Tipología: Abierta, variedad Adosada.
- Altura de Alero: 14,00 m.
- Se permitirán Elementos Salientes de hasta 1,50 m sobre el acerado, situados a una altura superior a 8,00 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.
- Se permitirán Aleros sobre acerado de hasta 2,50 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.

Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento.

Los proyectos que contemplen movimiento de tierras en las parcelas situadas al oeste del Sector 3MP Zona I, donde se ubican la estación de autobuses, el barrio de Heliodoro Madrona y la concesión otorgada a Hierros Tolón, deberán incorporar la realización de un seguimiento arqueológico de los trabajos de excavación que conlleven las obras, con el objeto de detectar la posible presencia de un refugio de la Guerra Civil. En el caso de que se compruebe la existencia de esta construcción o se halle algún resto arqueológico de cualquier otro tipo, se comunicará su hallazgo a la administración competente para que establezca las actuaciones y medidas correctoras que estime oportunas.

### 1.4 DETERMINACIONES INTRODUCIDAS EN LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº5 DEL PLAN ESPECIAL COMO CONSECUENCIA DEL INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO, EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y LAS CONSULTAS A LOS ORGANISMOS AFECTADOS.

Como consecuencia del informe ambiental y territorial estratégico, el proceso de información pública y las consultas a los organismos afectados, se han introducido en el documento de modificación puntual nº5 del Plan Especial los siguientes estudios y determinaciones, con carácter normativo:

#### Con relación al informe ambiental y territorial estratégico.

- Se ha introducido en la documentación con eficacia normativa los planos de **Servidumbres Aeronáuticas** del Aeropuerto de Alicante-Elche que afectan al puerto de Alicante, estableciendo en las ordenanzas de ambos Sectores 3NL y 3MP Zona I, que ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento.
- Se ha realizado el **Estudio de Integración Paisajística**, y solicitado informe al Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.
- Se ha realizado la **Memoria de Impacto Patrimonial**, y solicitado informe a la Administración competente en materia de patrimonio cultural.

#### Con relación a las alegaciones presentadas en el proceso de información pública.

- Se incorpora una determinación en el Sector 3MP Zona I, por la que se limita el uso de "**producción Industrial**", que podrá desarrollarse, exclusivamente, en la parcela donde se ubica la actual concesión otorgada a Hierros Tolón, en tanto mantenga su vigencia.

#### Con relación al informe recibido de la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana.

- En el Sector 3NL, se fija la obligación de mantener acceso público a las instalaciones del **mareógrafo** situadas en el muelle 10 y en el primer tramo del dique de abrigo de levante, paralelo al muelle 12.
- Asimismo, dentro de las observaciones de las ordenanzas del Sector 3MP Zona I, se establece que los proyectos que contemplen movimiento de tierras en las parcelas situadas al oeste del Sector 3MP Zona I, donde se ubican la estación de autobuses, el barrio de Heliodoro Madrona y la concesión otorgada a Hierros Tolón, deberán incorporar la realización de un **seguimiento arqueológico** de los trabajos de excavación que conlleven las obras, con el objeto de detectar la posible presencia de un refugio de la Guerra Civil. En el caso de que se compruebe la existencia de esta construcción o se halle algún resto arqueológico de cualquier otro tipo, se comunicará su hallazgo a la administración competente para que establezca las actuaciones y medidas correctoras que estime oportunas.

Como consecuencia del informe recibido de la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana (Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje), por el que informa favorablemente a la modificación puntual que se propone, siempre que se incluyan, con eficacia normativa, las determinaciones contempladas en el propio estudio de integración paisajística.

- De igual forma en que se ha tenido en cuenta el mencionado informe de la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana, en el Sector 3NL se fija la obligación de mantener acceso público a las instalaciones del **mareógrafo** situadas en el muelle 10 y en el primer tramo del dique de abrigo de levante, paralelo al muelle 12.
- Como ya se describe en el apartado 1.3.1 del presente documento, a la hora de definir los usos y ordenanzas del Sector 3NL ya se ha tenido en cuenta el Sector 1 Zona 1 donde se ubican las **instalaciones náutico-deportivas** y sus edificios de apoyo en tierra de la dársena interior (deportiva), con el fin de asegurar una mayor homogeneidad paisajística e integración con el entorno, favoreciendo una **continuidad hacia la terminal de cruceros**.
- En el mismo Sector 3NL, se ha introducido una determinación en sus ordenanzas por la que deberá mantenerse el **paseo volado** que discurre sobre el espaldón del primer tramo del dique de abrigo de levante, paralelo al muelle 12.
- De igual forma, se ha introducido en las ordenanzas del mismo Sector 3NL la obligación de preservar las principales vistas hacia el **Castillo Santa Bárbara**, actuando la dársena exterior, en su extremo este, como puerta de acceso visual principal desde el mar.
- En cuanto a la **reducción de las alturas** de las edificaciones y **aumento de la permeabilidad al reducir la ocupación máxima sobre parcela** en el Sector 3NL, la ocupación en planta sobre rasante, la edificabilidad (superficie construida sobre superficie neta) y la altura máxima sobre rasante de las ordenanzas urbanísticas propuestas para el sector 3NL, se fijan en el 70%, 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y 7 metros, respectivamente. Estos valores son más restrictivos que los que son de aplicación, actualmente, en este sector.

Efectivamente, el Plan Especial establece unas ordenanzas aplicables a las edificaciones realizadas por particulares en el interior del dominio público portuario cuando no haya ordenanzas específicas establecidas en el sector donde se ubican, como es el caso del sector 3NL. En la actualidad, es de aplicación una ocupación en planta sobre rasante del 100%, una edificabilidad del 1,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y una altura máxima sobre rasante de 12 metros, valores superiores a los propuestos para el sector 3NL en la modificación del Plan Especial.

- Además, con relación al mismo Sector 3NL, las ordenanzas fijan un **retranqueo a cantiles** de 10 metros, lo que ayuda a preservar un **pasillo visual** hacia el Castillo Santa Bárbara desde la dársena exterior este.

- Por otro lado, dentro de las observaciones de las ordenanzas del Sector 3MP Zona I, se establece la **singularidad** de los dos edificios que se conservan, esto es, el **edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria** y el **"Centro de Negocios"**.
- Finalmente, la **infraestructura verde** se recoge en los planos con eficacia normativa.

Con relación al informe recibido de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio para la Transición Ecológica (Servicio Provincial de Costas de Alicante).

- Se representan en los planos del documento con eficacia normativa el límite de la zona de servicio del puerto de Alicante (Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio), coincidente en el tramo del ámbito de actuación con la **línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre** (O.M. de 27 de abril de 2016), y la **línea de ribera del mar**.

Finalmente, recibido el escrito del Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante, se han tenido en cuenta las **consideraciones reflejadas en el mismo**.

- Se ha incorporado a la memoria del documento el presente apartado sobre las **determinaciones introducidas** en la modificación puntual nº5 del Plan Especial como consecuencia del informe ambiental y territorial estratégico, el proceso de participación pública y las consultas a los organismos afectados (**Informes sectoriales**).
- Se ha incluido en la memoria del documento un nuevo apartado sobre el **estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica**.
- Se ha completado la **documentación con carácter informativo** con los **planos** del Plan Especial y PUEP vigentes, y la DEUP en tramitación. Además, se han incorporado las fichas de **usos y ordenanzas** vigentes de los **Sectores 3TL y 3PL**, objeto de modificación.
- Finalmente, se han incorporado a la documentación con carácter normativo el **plano general modificado de los sectores del Plan Especial**, y sus planos de detalle.

## 1.5 ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

El Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante, mediante escrito recibido el 12 de julio de 2019, insta a incorporar en el documento de modificación del Plan Especial un apartado sobre el estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica.

El artículo 43 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP), modificada por la Ley 1/2019, de 5 de febrero, establece que el estudio de viabilidad económica y la memoria de sostenibilidad económica se realizarán "si fueren necesarios a la luz de los realizados en el plan general estructural". El puerto de Alicante no dispone de plan general estructural, dado que no está contemplado en la normativa portuaria.

Por otro lado, en esta modificación puntual del Plan Especial, únicamente, se establecen usos y ordenanzas, sin plantear la ejecución de obras o instalaciones concretas que requieran estudiar su viabilidad y sostenibilidad económica. En cualquier caso, de conformidad con el artículo 84 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre, las solicitudes que se presenten por la iniciativa pública o privada para la ejecución de las obras o instalaciones, en régimen de concesión o autorización administrativa para la ocupación del dominio público portuario, deberán ir acompañadas una memoria económico-financiera de la actividad a desarrollar. En ese momento, se podrá evaluar la viabilidad y sostenibilidad económica de las distintas actividades que se planteen.

Por consiguiente, no se considera necesario incorporar a la modificación puntual nº5 del Plan Especial, el estudio de viabilidad económica y la memoria de sostenibilidad económica a los que hace referencia el artículo 43 de la LOTUP.

En Alicante, julio de 2019.

Equipo Redactor.-



Dpto. Planificación  
Juan Antonio Ferrero Moll



Ud. Planificación  
Sergio Rodríguez Roselló



VEBº  
 El Director  
 Carlos J. Eleno Carretero

## 2.- DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA

### 2.1.- USOS Y ORDENANZAS VIGENTES

### 2.2.- PLANOS

PLANO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PLANO DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE ALICANTE (PUEP) – ÁREAS DE UTILIZACIÓN

PLANO DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE ALICANTE (PUEP) – ÁREA DE UTILIZACIÓN NÁUTICO DEPORTIVA – SUBÁREA USO NÁUTICO-DEPORTIVO

PLANO DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE ALICANTE (PUEP) – ÁREA DE UTILIZACIÓN NÁUTICO DEPORTIVA – SUBÁREA USO COMPLEMENTARIO

PLANO DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE ALICANTE (PUEP) – ÁREA DE UTILIZACIÓN COMPLEMENTARIA – SUBÁREA USO COMPLEMENTARIO

PLANO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP) – GENERAL

### 2.1.- USOS Y ORDENANZAS VIGENTES

Los usos y ordenanzas actuales que asigna el vigente Plan Especial al Sector 3MP de Concesiones Industriales y de Almacenaje, son los siguientes:

USOS PERMITIDOS
<b>Manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje (Sector 3MP del PDDP)</b>
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).
ESTACIONAMIENTO. EN SEMISÓTANO, EN ALTURA Y EN SUPERFICIE.
USOS TERCIARIOS DE OFICINAS. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 96).

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE.	
CONCEPTOS	MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE (SECTOR 3MP DEL PDDP)
SUPERFICIE BRUTA	270.633 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	213.317 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	80%
SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
En sótano	100% de ocupación
Sobre rasante	1,20 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> (**)
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 a intradós
Sobre rasante	12 metros (**)
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	3 metros (**)
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1 (*) (**)
TIPOLOGÍA	Abierta (**)
<p><b>OBSERVACIONES:</b> El exceso de edificabilidad de los 2 edificios que se conservan no disminuye la que corresponde a la aplicación del parámetro en el resto del suelo edificable. Se exceptúan de los límites de alturas y número de plantas las instalaciones técnicas que se requiriesen para el ejercicio de la actividad, que podrán superar los parámetros indicados en lo que fuere necesario.</p> <p>(*) En el caso concreto del edificio de aparcamiento en altura a ejecutar en la parcela de 4.000 m<sup>2</sup> situada frente a la fachada SW del edificio de la APA, con el fin de obtener el máximo aprovechamiento de la parcela para la actividad a desarrollar, se permitirá construir el nº de plantas que técnicamente fuera viable respetando las prescripciones del PGMO de Alicante en cuanto a altura libre por planta, y no superando en ningún caso la limitación de 12 metros de altura máxima.</p> <p>(**) En el caso concreto de la parcela ocupada por la sede de la Capitanía Marítima, las ordenanzas de aplicación serán las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Superficie construida sobre rasante: 1,75 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>s.</li> <li>· Altura máxima sobre rasante: 16 m.</li> <li>· Separación entre edificios: 0 m.</li> <li>· Número de plantas: PB + 2.</li> <li>· Tipología: Abierta, variedad adosada.</li> <li>· Altura de Alero: 14,00 m.</li> <li>· Se permitirán Elementos Salientes de hasta 1,50 m sobre el acerado, situados a una altura superior a 8,00 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.</li> <li>· Se permitirán Aleros sobre acerado de hasta 2,50 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.</li> </ul>	

Los **usos y ordenanzas actuales** que asigna el vigente Plan Especial a los **sectores 3TL y 3PL** de la unidad de Levante del Puerto de Alicante, son los siguientes:

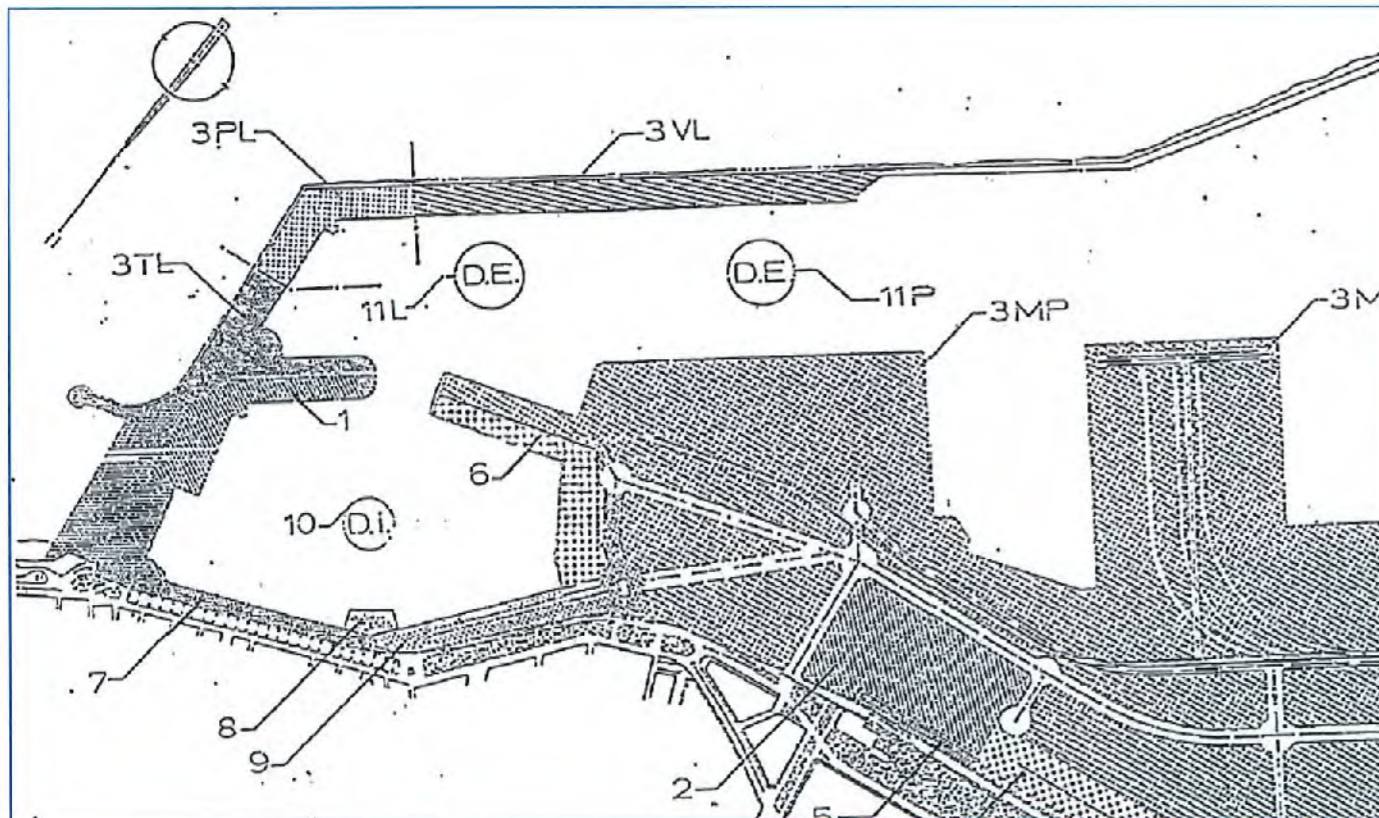
USOS PERMITIDOS
<b>Sector 3TL (Muelles 10 y 12)</b>
ESTACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS Y TERMINAL DE TRANSBORDADORES
<b>Sector 3PL (Muelles 12 y 14)</b>
POSIBLE DÁRSENA PESQUERA EN LA DÁRSENA EXTERIOR

**ORDENANZAS APLICABLES** A LAS EDIFICACIONES REALIZADAS POR PARTICULARES EN EL INTERIOR DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE - Texto refundido del año 1998, página 136.

**Sector 3TL (Muelles 10 y 12) y Sector 3PL (Muelles 12 y 14)**

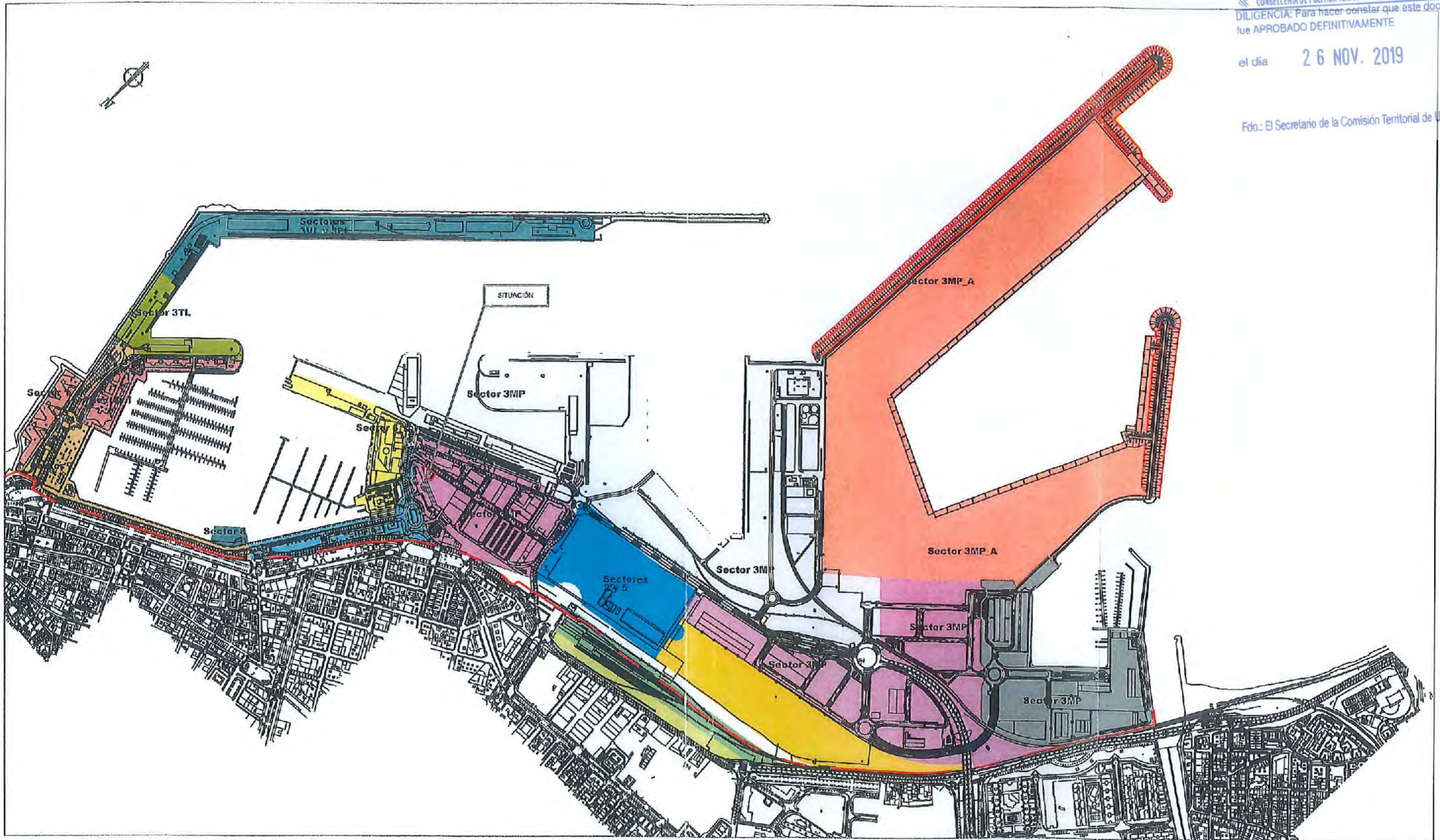
CONCEPTOS	
OCUPACION EN PLANTA	
Sobre parcela neta	100% de ocupación
SUPERFICIE CONSTRUIDA	
Sobre parcela neta	1,20 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS	
Sobre rasante	12 metros (*)
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1

(\*) Salvo en aquellos supuestos en que, por necesidades técnicas, se haya de superar, en el todo o en una parte, la cifra.



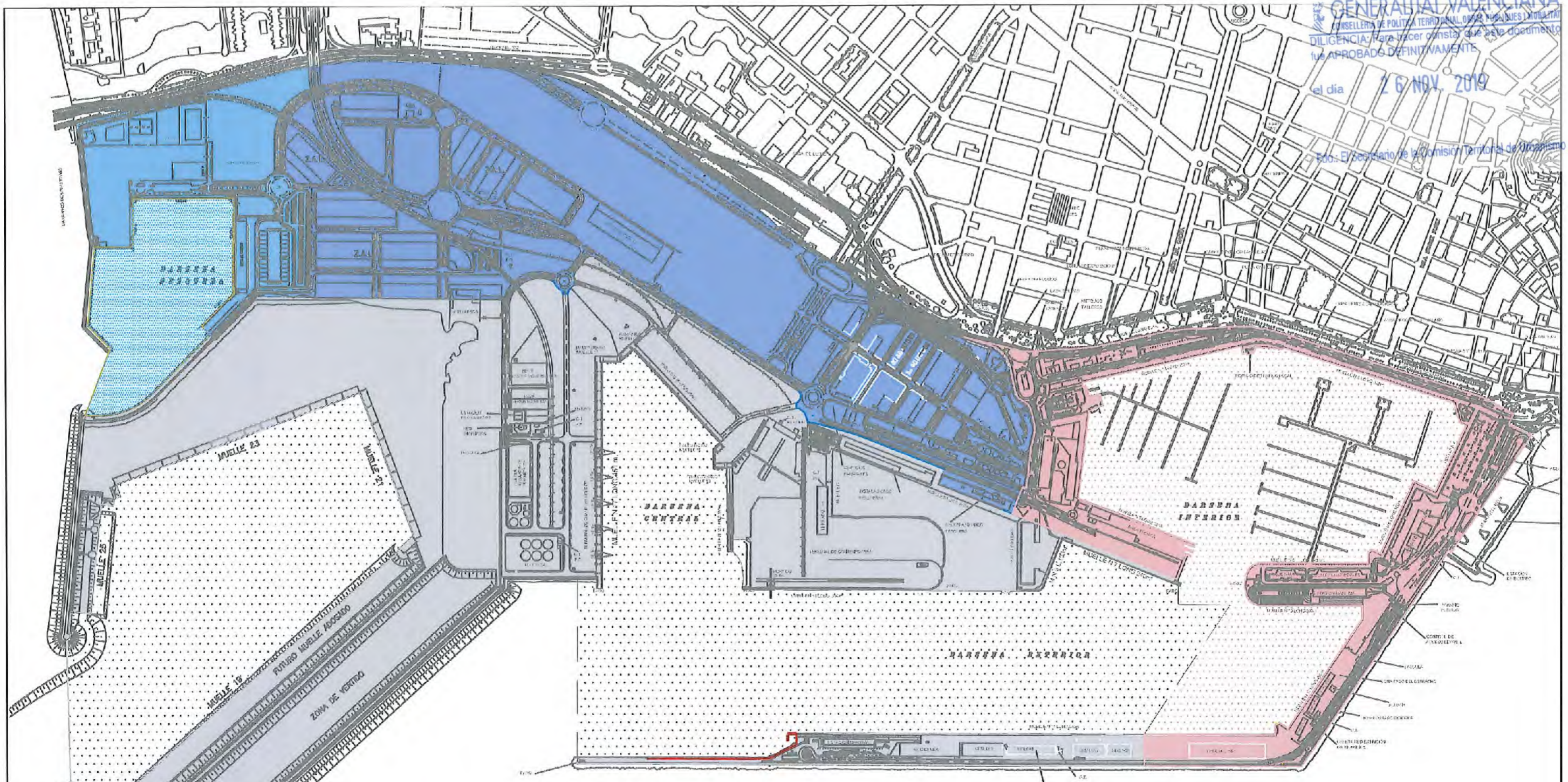
Plano descriptivo de los sectores del Plan Especial del Puerto de Alicante (Texto refundido del año 1998 – página 83)



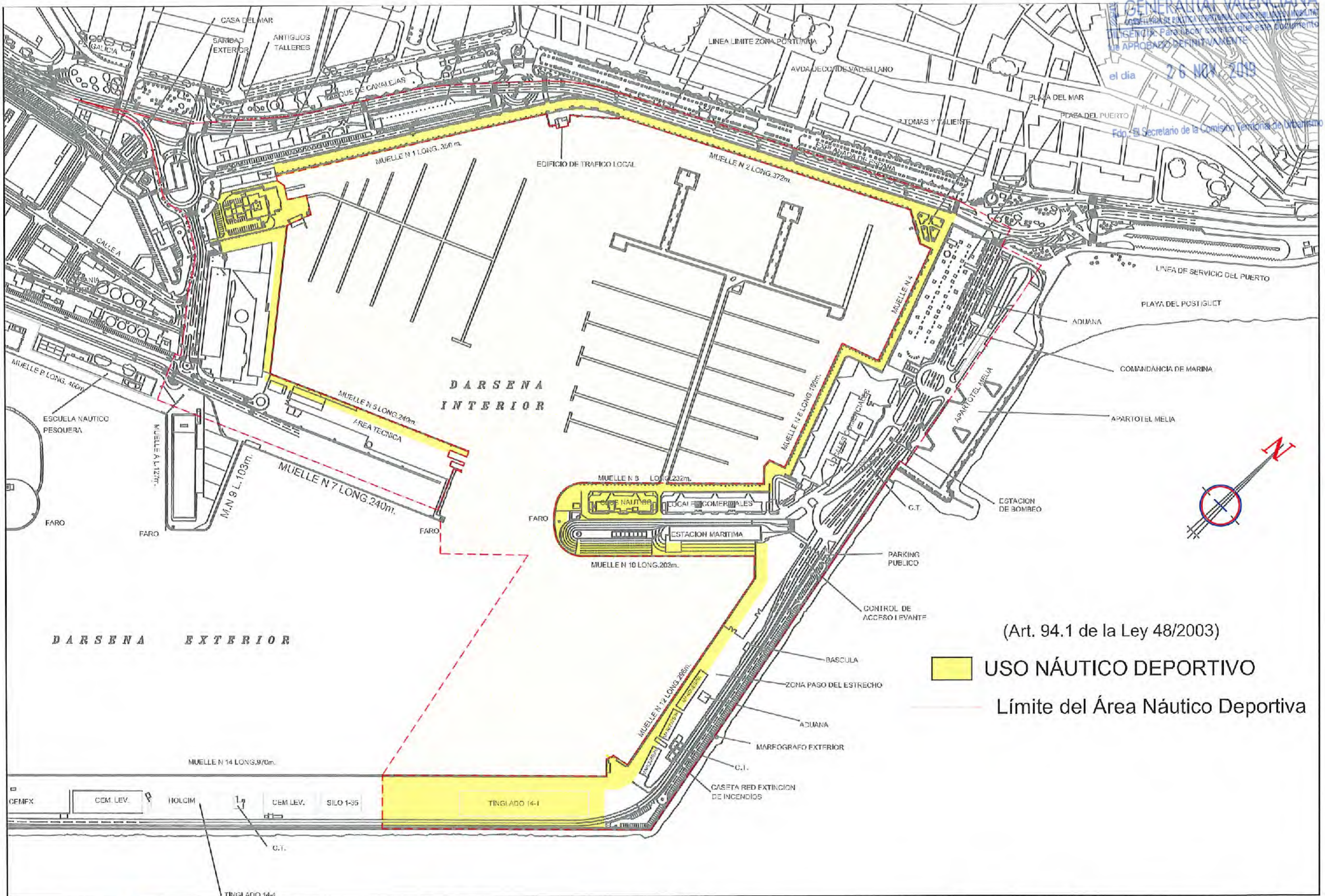


**LEYENDA:**

<b>UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE:</b>	<b>UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE:</b>	<b>PARKING UNIAL:</b>	<b>PASEO MARITIMO:</b>	<b>AUTOPARCING:</b>
USOS PORTUARIOS	PORTUARIOS	SERVICIOS REFORMAS Y DOTACIONES	ACCESO Y DOTACIONES LEVANTE	TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS
TERMINAL DE PASAJEROS	ALMACENES	ZONA AJORNADA DE LA ESTACION DE BARRIA	ACCESO Y DOTACIONES PONIENTE	LINEA DE SERVICIO
NAUTICO DEPORTIVO Y DOTACIONES (D)	SERVICIOS Y DOTACIONES ESTACION TREN LANZADERA			
NAUTICO DEPORTIVO Y DOTACIONES (E)	USO FERROVIARIO			
	USO RESIDENCIAL Y DOTACIONAL			




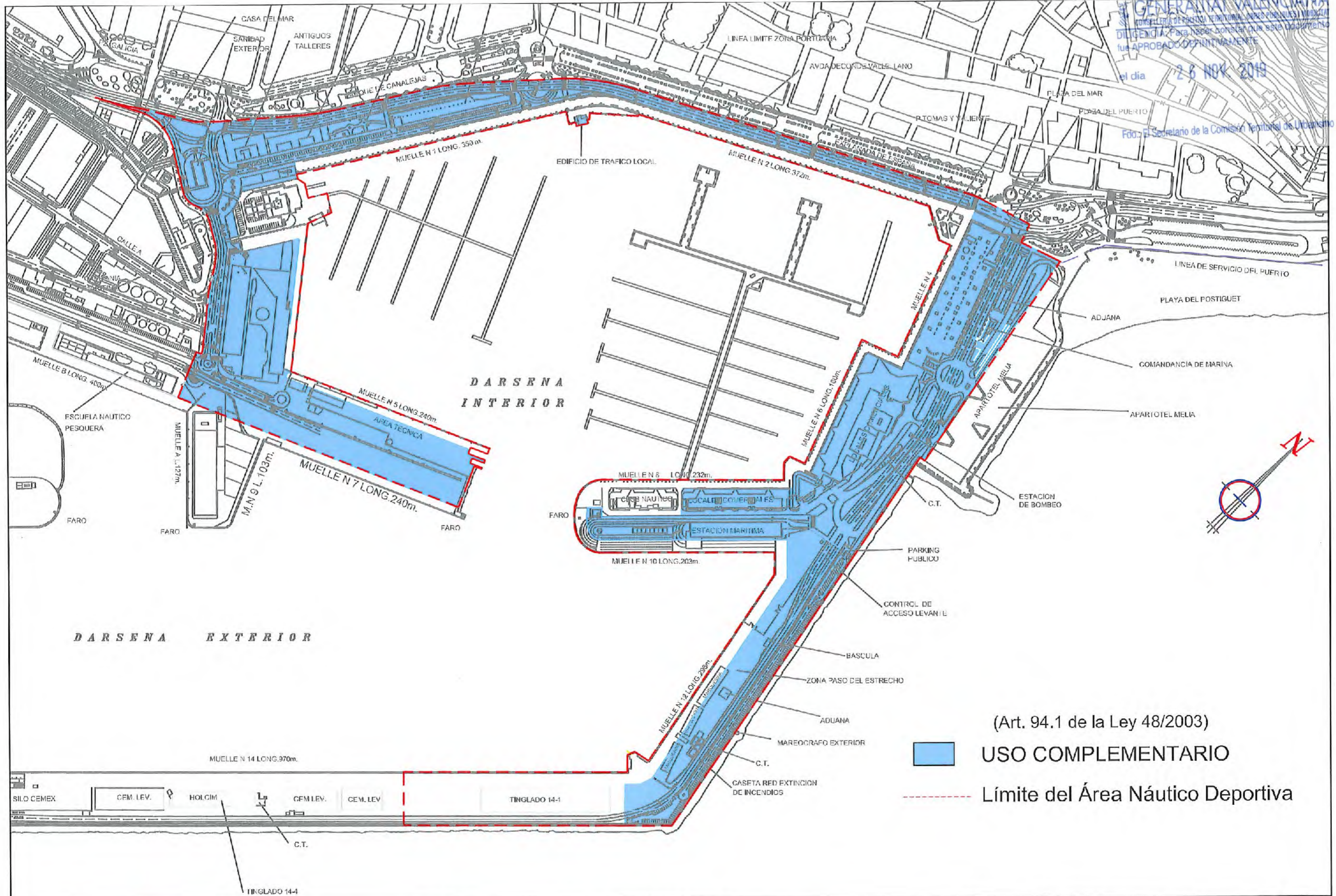
ÁREAS DE UTILIZACIÓN	USOS (Art. 94.1 de la Ley 48/2003)
ÁREA NAUTICO DEPORTIVA	SUBAREA DE USO NAUTICO-DEPORTIVO SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO SUBAREA DE USO NO PORTUARIO SUBAREA DE USO COMERCIAL
ÁREA PESQUERA	SUBAREA DE USO PESQUERO SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO
ÁREA COMERCIAL	SUBAREA DE USO COMERCIAL SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO
ÁREA SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO



(Art. 94.1 de la Ley 48/2003)

**USO NAUTICO DEPORTIVO**  
 **Límite del Área Náutico Deportiva**

 <b>MINISTERIO DE FOMENTO</b>  <b>Puerto de Alicante</b> Autoridad Portuaria de Alicante	<b>EQUIPO REDACTOR</b> JEFE DEPARTAMENTO DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN  J.A. FERRER MARSAL ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS EL DIRECTOR  JUAN FERRER MARSAL ING. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS	<b>TITULO DEL PROYECTO:</b> <b>PLAN DE UTILIZACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS</b>	<b>FECHA:</b> SEPTIEMBRE 2005	<b>TÍTULO DEL PLANO:</b> PLANO DEL ÁREA DE UTILIZACIÓN NAUTICO DEPORTIVA-SUBAREA DE USO NAUTICO DEPORTIVO	<b>Nº PLANO:</b> 8.2.1
			<b>ESCALA:</b> 1/5.000		<b>HOJA:</b> 1 DE 1




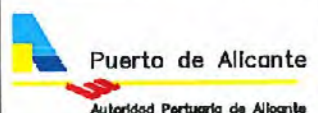
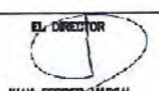
(Art. 94.1 de la Ley 48/2003)

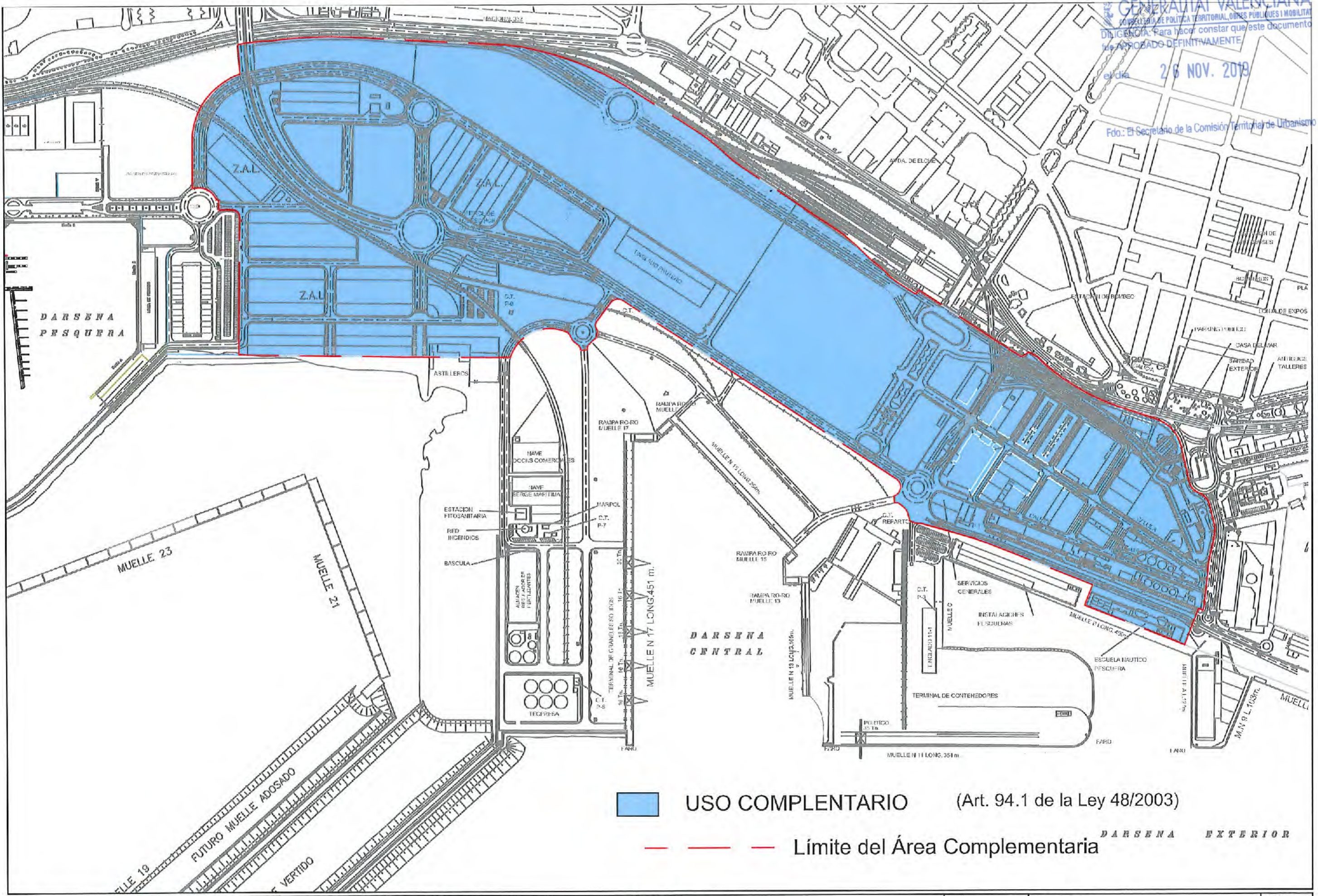


**USO COMPLEMENTARIO**






**Límite del Área Náutico Deportiva**

 MINISTERIO DE FOMENTO	 Puerto de Alicante Autoridad Portuaria de Alicante	<b>EQUIPO REDACTOR</b> JEFE DEPARTAMENTO DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN <i>Sergio Rodríguez Roselló</i> SERGIO RODRIGUEZ ROSELLÓ INGENIERO TÉCNICO DE O.P.	<b>EL DIRECTOR</b>  JUAN FERRER MARSAL ING. CAMINOS CANALES Y PUERTOS	<b>TÍTULO DEL PROYECTO:</b> <b>PLAN DE UTILIZACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS</b>	<b>FECHA:</b> SEPTIEMBRE 2005	<b>TÍTULO DEL PLANO:</b> PLANO DEL ÁREA DE UTILIZACIÓN NAUTICO DEPORTIVA-SUBAREA DE USO COMPLEMENTARIO.	<b>Nº PLANO:</b> 8.2.3
					<b>ESCALA:</b> 1/5.000		<b>HOJA:</b> 1 DE 1









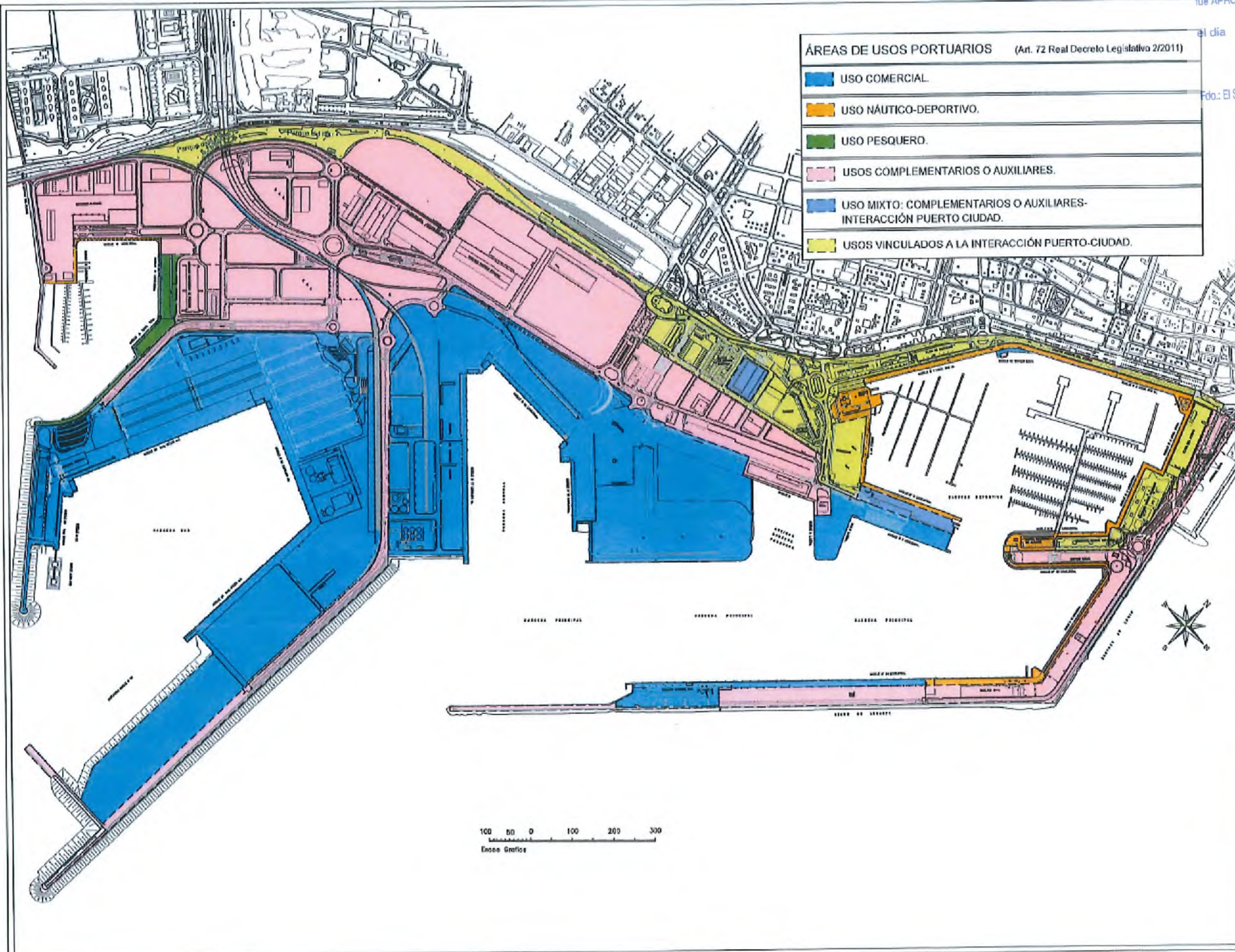
**USO COMPLEMENTARIO** (Art. 94.1 de la Ley 48/2003)

**Límite del Área Complementaria**

 MINISTERIO DE FOMENTO	 <b>Puerto de Alicante</b> Autoridad Portuaria de Alicante	<b>EQUIPO REDACTOR</b> JEFE DEPARTAMENTO DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN <i>Juan Rodríguez Roselló</i> SENIOR RODRÍGUEZ ROSELLÓ INGENIERO TÉCNICO DE O.P.	<b>EL DIRECTOR</b>  JUAN FERRER MARSAL ING. OBRAS CANALES Y PUERTOS	<b>TÍTULO DEL PROYECTO:</b> PLAN DE UTILIZACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS	<b>FECHA:</b> SEPTIEMBRE 2005 <b>ESCALA:</b> 1/5.000	<b>TÍTULO DEL PLANO:</b> PLANO DEL ÁREA DE UTILIZACIÓN COMPLEMENTARIA-SUBÁREA DE USO COMPLEMENTARIO	<b>Nº PLANO:</b> 8.4.1 <b>Hoja:</b> 1 DE 1
--	---	--	---	--	---	--	---

ÁREAS DE USOS PORTUARIOS (Art. 72 Real Decreto Legislativo 2/2011)

	USO COMERCIAL.
	USO NAUTICO-DEPORTIVO.
	USO PESQUERO.
	USOS COMPLEMENTARIOS O AUXILIARES.
	USO MIXTO: COMPLEMENTARIOS O AUXILIARES- INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD.
	USOS VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD.



TITULO:  
**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS (DEUP)**  
 PLANO:  
**PROPUESTA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS NECESARIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS USOS PORTUARIOS CON LA CONCESIÓN DE HIERROS TOLÓN S.A. EN VIGOR**

AUTOS DEL PROYECTO  
 EL JEFE DEL DEPARTAMENTO TÉCNICO:  
  
 Dña. SARA GARCÍA IBERNÁNDEZ  
 Vº EL DIRECTOR GENERAL:  
  
 D. CARLOS J. ELENO-CARRETERO

FECHA:  
**OCTUBRE 2017**  
 ESCALA:  
**1 : 8.000**  
 Nº PLANO:  
**5.3**      FOLIO:  
**1 de 2**

### 3.- DOCUMENTACIÓN CON EFICACIA NORMATIVA

#### 3.1.- USOS Y ORDENANZAS

3.1.1.- USOS Y ORDENANZAS ZONA I SECTOR 3MP

3.1.2.- USOS Y ORDENANZAS SECTOR 3NL

#### 3.2.- PLANOS DE ORDENACIÓN

3.2.1.- PLANO DE SITUACIÓN DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

3.2.2.- PLANO DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

3.2.3.- PLANO DE DELIMITACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VERDE EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN (I)

3.2.4.- PLANO DE DELIMITACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VERDE EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN (II)

3.2.5.- PLANO DE ORDENACIÓN - GENERAL

3.2.6.- PLANO DE ORDENACIÓN DETALLE -UNIDAD DE LEVANTE

3.2.7.- PLANO DE ORDENACIÓN DETALLE -UNIDAD DE PONIENTE (1/2)

3.2.8.- PLANO DE ORDENACIÓN DETALLE -UNIDAD DE PONIENTE (2/2)

3.2.9.- PLANO DE TERMINOS MUNICIPALES AFECTADOS POR LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

3.2.10.- SERVIDUMBRES DE OPERACIÓN DE AERONAVES - HOJA 2

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha:		Julio 2019

### 3.1.-USOS Y ORDENANZAS

#### 3.1.1.-USOS Y ORDENANZAS ZONA I SECTOR 3MP

USOS	
UNIDAD DE PONIENTE	
MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE (SECTOR 3MP DEL PDDP)	
ZONA I	ZONA II
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL*. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos industriales.	PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos industriales.
ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Guarda y depósito de bienes y productos, así como su venta y distribución a terceros.	ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Guarda y depósito de bienes y productos, así como su venta y distribución a terceros.
TALLERES DE REPARACIÓN. Reparación o restauración de objetos, máquinas y equipo.	TALLERES DE REPARACIÓN. Reparación o restauración de objetos, máquinas y equipo.
PRODUCCIÓN ARTESANAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.	PRODUCCIÓN ARTESANAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.
ESTACIONAMIENTO. En semisótano, en altura y en superficie.	ESTACIONAMIENTO. En semisótano, en altura y en superficie.
OFICINAS. Principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.	OFICINAS. Principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.
COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Comercial: compraventa al detalle.</li> <li>Servicios personales y de hostelería.</li> <li>Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical.</li> <li>Salas de cine, teatros, salas de conferencias, salas de exposiciones y otras análogas.</li> </ul>	
DEPORTIVO: actividades deportivas relacionadas con el ocio y bienestar, como gimnasios y pistas deportivas, balnearios, etc.	
DOTACIONAL DE TRANSPORTES: Instalaciones destinadas a estación de autobuses.	

ORDENANZAS URBANÍSTICAS	
UNIDAD DE PONIENTE	
CONCEPTOS	MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE (SECTOR 3MP DEL PDDP). ZONAS I y II
SUPERFICIE BRUTA	270.633 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	213.317 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	80%
SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
En sótano	100% de ocupación
Sobre rasante	1,20 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> (**)
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 a intradós
Sobre rasante	12 metros (**)
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	3 metros (**)
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1 (*) (**)
TIPOLOGÍA	Abierta (**)

\* Dentro del sector 3MP-zona I se limita el uso de "producción industrial", que podrá desarrollarse, exclusivamente, en la parcela donde se ubica la actual concesión otorgada a Hierros Tolón, en tanto mantenga su vigencia.



PROMOTOR/AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:		
Versión:	el día	26 NOV. 2019
Revisión:		02
Fecha		Julio 2019

**OBSERVACIONES:** El exceso de edificabilidad de los edificios singulares que se conservan (edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria y "Centro de Negocios") no disminuye la que corresponde a la aplicación del parámetro en el resto del suelo edificable. Se exceptúan de los límites de alturas y número de plantas las instalaciones técnicas que se requiriesen para el ejercicio de la actividad, que podrán superar los parámetros indicados en lo que fuere necesario.

(\*) En el caso concreto del edificio de aparcamiento en altura a ejecutar en la parcela de 4.000 m<sup>2</sup> situada frente a la fachada SW del edificio de la APA, con el fin de obtener el máximo aprovechamiento de la parcela para la actividad a desarrollar, se permitirá construir el nº de plantas que técnicamente fuera viable respetando las prescripciones del PGMO de Alicante en cuanto a altura libre por planta, y no superando en ningún caso la limitación de 12 metros de altura máxima.

(\*\*) En el caso concreto de la parcela ocupada por la sede de la Capitanía Marítima, las ordenanzas de aplicación serán las siguientes:

- Superficie construida sobre rasante: 1,75 m<sup>2</sup> / m<sup>2</sup>s.
- Altura máxima sobre rasante: 16 m.
- Separación entre edificios: 0 m.
- Número de plantas: PB + 2.
- Tipología: Abierta, variedad Adosada.
- Altura de Alero: 14,00 m.
- Se permitirán Elementos Salientes de hasta 1,50 m sobre el acerado, situados a una altura superior a 8,00 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.
- Se permitirán Aleros sobre acerado de hasta 2,50 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.

Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento.

Los proyectos que contemplen movimiento de tierras en las parcelas situadas al oeste del Sector 3MP Zona I, donde se ubican la estación de autobuses, el barrio de Heliodoro Madrona y la concesión otorgada a Hierros Tolón, deberán incorporar la realización de un seguimiento arqueológico de los trabajos de excavación que conlleven las obras, con el objeto de detectar la posible presencia de un refugio de la Guerra Civil. En el caso de que se compruebe la existencia de esta construcción o se halle algún resto arqueológico de cualquier otro tipo, se comunicará su hallazgo a la administración competente para que establezca las actuaciones y medidas correctoras que estime oportunas.

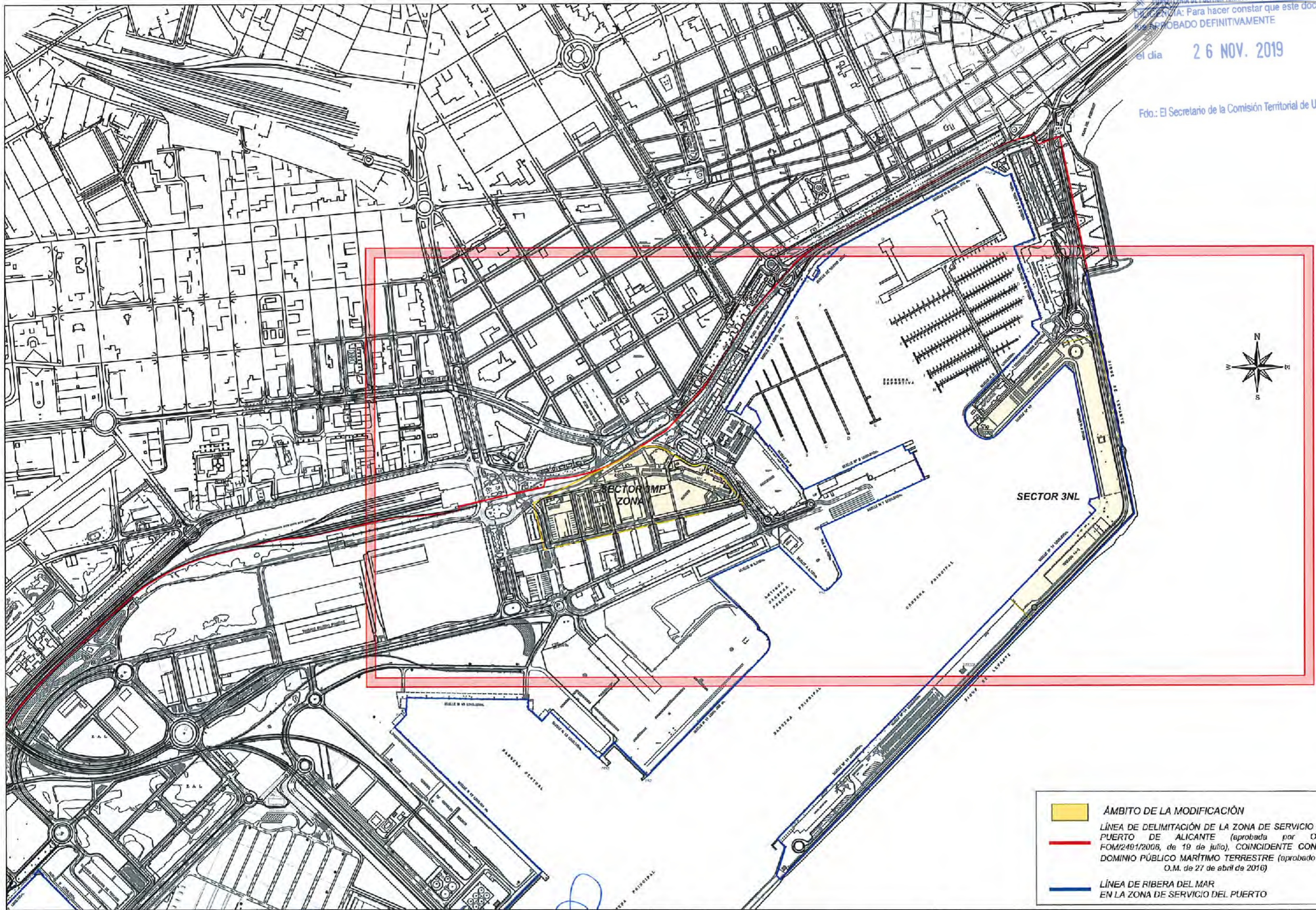
### 3.1.2.-USOS Y ORDENANZAS SECTOR 3NL

USOS
UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE <b>DÁRSENA EXTERIOR NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL)</b>
ESTACIONAMIENTOS. En semisótano y en superficie.
PRODUCCIÓN ARTESANAL. Incluidas las actividades de obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.
COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comercial: compraventa al detalle.</li> <li>▪ Servicios personales y de hostelería.</li> <li>▪ Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical.</li> </ul>
OFICINAS: incluidas en este uso, principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.
NÁUTICO-DEPORTIVO: Edificaciones de apoyo en tierra necesarias para las actividades náutico-deportivas, incluyendo clubes sociales para las sociedades deportivas, y locales para la instalación de escuelas náuticas, incluyendo dependencias federativas.

ORDENANZAS URBANÍSTICAS	
CONCEPTOS	UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE <b>DÁRSENA EXTERIOR NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL)</b>
SUPERFICIE BRUTA	53.891 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	42.619 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	70%
SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
En sótano	100%
Sobre rasante	1 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 a intradós
Sobre rasante	7 metros
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1
RETRANQUEOS	
A linderos	3 metros*
A cantiles	10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Su altura
TIPOLOGÍA	Abierta
Las alturas sobre rasante se computarán desde el pavimento de la planta baja hasta el intradós del forjado de cubierta.	
*Se exceptúan del retranqueo a linderos los edificios existentes: mareógrafo, edificio del muelle 10 y linglado del muelle 14.	
Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento.	
Deberá mantenerse acceso público a las instalaciones del mareógrafo situadas en el muelles 10 y en el primer tramo del dique de abrigo de levante, paralelo al muelle 12.	
Se deberán preservar las principales vistas hacia el Castillo Santa Bárbara, actuando la dársena exterior, en su extremo este, como puerta de acceso visual principal desde el mar.	
Deberá mantenerse el paseo volado que discurre sobre el espaldón del primer tramo del dique de abrigo de levante, paralelo al muelle 12.	

el día 26 NOV. 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



**ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN**

LÍNEA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ALICANTE (aprobada por Orden FOM/2491/2008, de 19 de julio), COINCIDENTE CON EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE (aprobado por O.M. de 27 de abril de 2016)

LÍNEA DE RIBERA DEL MAR EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO



JEFE UNIDAD DE PLANIFICACIÓN  
 SERGIO RODRÍGUEZ ROSELLÓ

EQUIPO REDACTOR  
 JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN  
 J.A. FERRERO MOLL

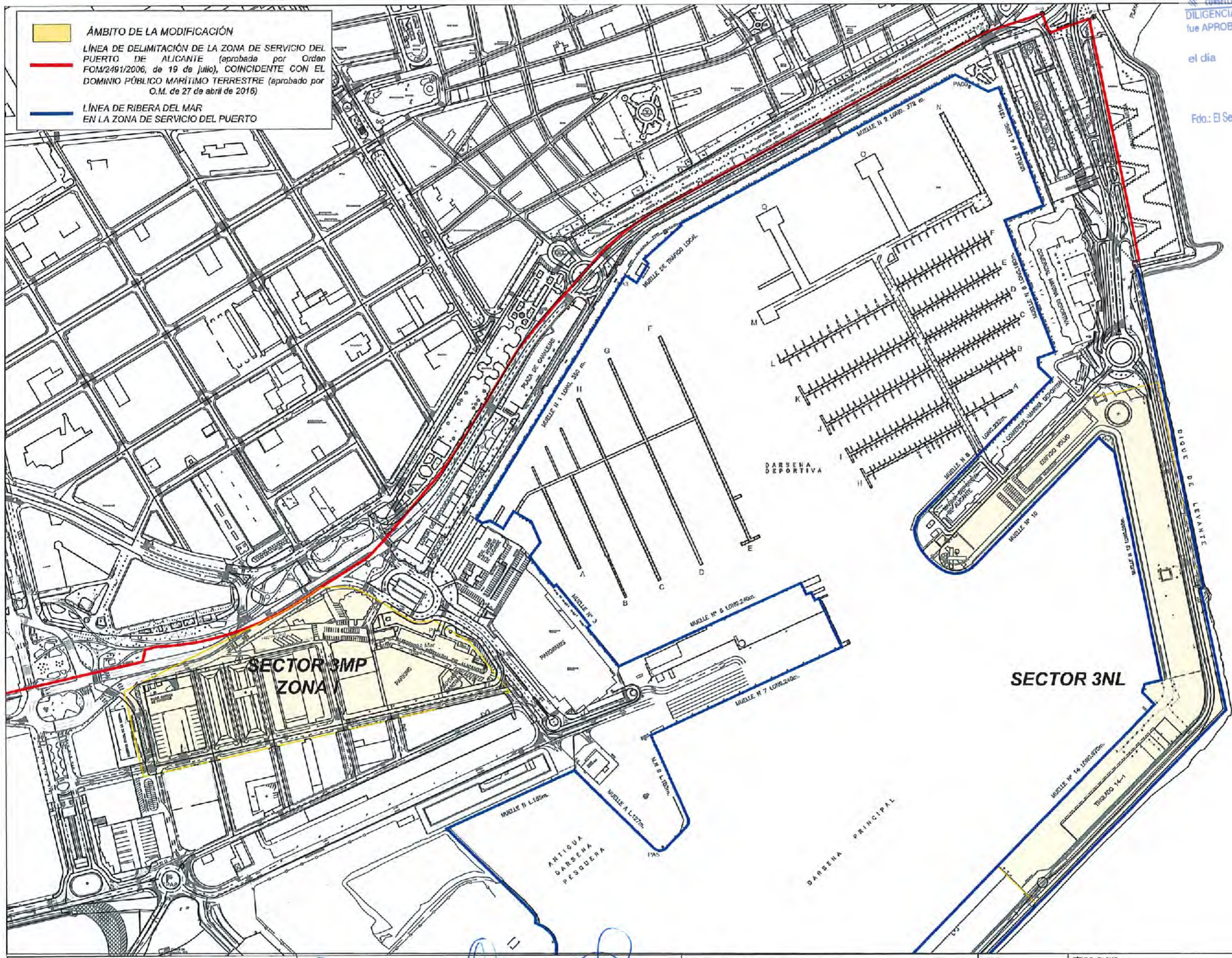
VP/ EL DIRECTOR  
 CARLOS ELENO CARRETERO

TÍTULO DEL PROYECTO:  
 MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

FECHA:  
 JULIO 2019  
 ESCALA:  
 Sin Escala

TÍTULO PLANO:  
 PLANO DE SITUACIÓN DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN

Nº PLANO:  
 3.2.1  
 HOJA:



**ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN**

LÍNEA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ALICANTE (aprobada por Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio), COINCIDENTE CON EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE (aprobado por O.M. de 27 de abril de 2016)

LÍNEA DE RIBERA DEL MAR EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

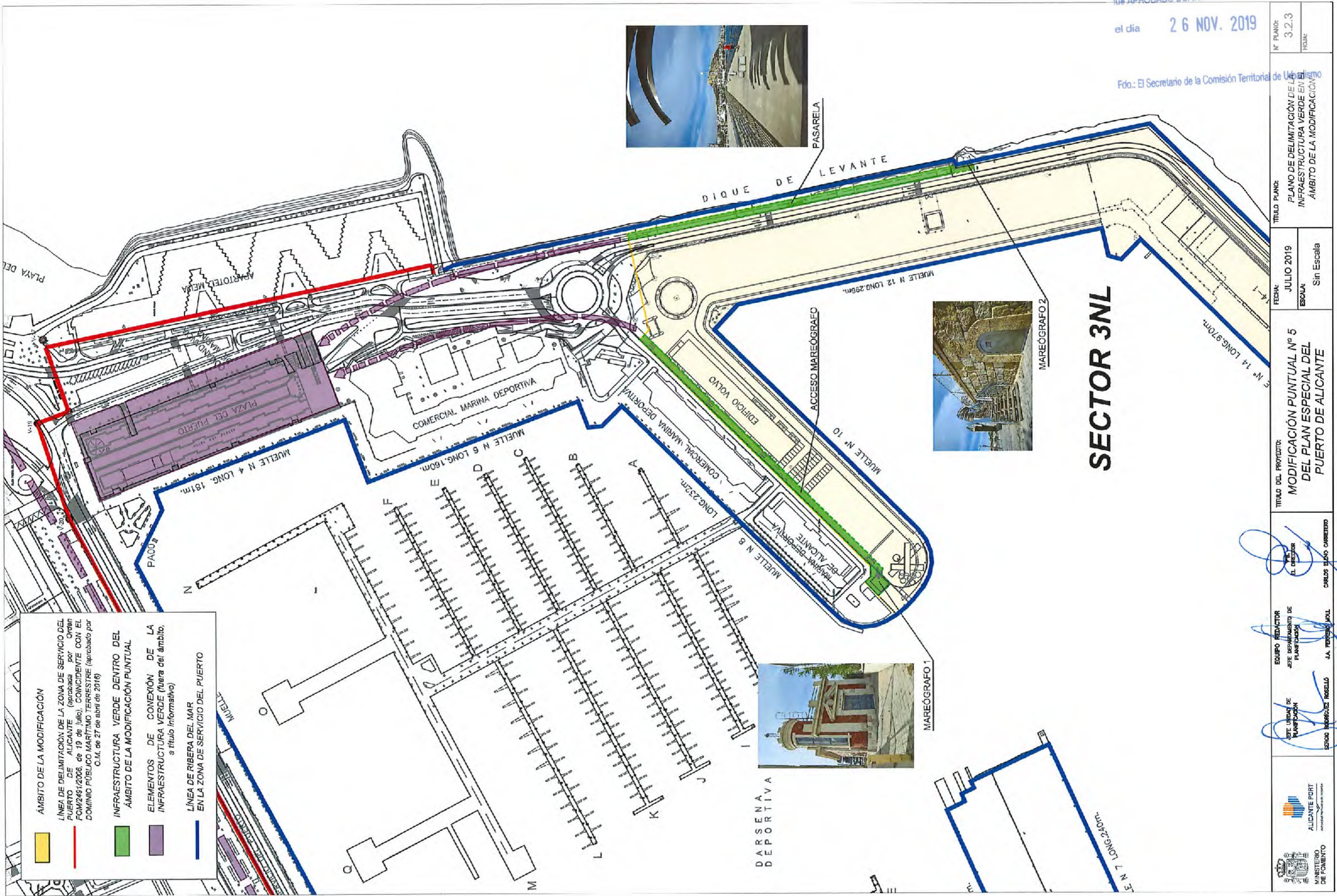
SECTOR 3MP  
ZONA

SECTOR 3NL

<p>MINISTERIO DE FOMENTO</p>	<p>ALICANTE PORT</p>	<p>EQUIPO REDACTOR</p> <p>JEFE UNIDAD DE PLANIFICACIÓN</p> <p>SERVICIO RODRIGUEZ ROSELLÓ</p>	<p>JEFE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN</p> <p>J.A. FERRER MOLL</p>	<p>EL DIRECTOR</p> <p>CARLOS ESENO GARRETERO</p>	<p>TÍTULO DEL PROYECTO:</p> <p>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE</p>	<p>FECHA:</p> <p>JULIO 2019</p>	<p>TÍTULO PLANO:</p> <p>PLANO DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN</p>	<p>Nº PLANO:</p> <p>3.2.2</p>
						<p>ESCALA:</p> <p>Sin Escala</p>		<p>HOJA:</p>

el día **26 NOV. 2019**

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



# SECTOR 3NL

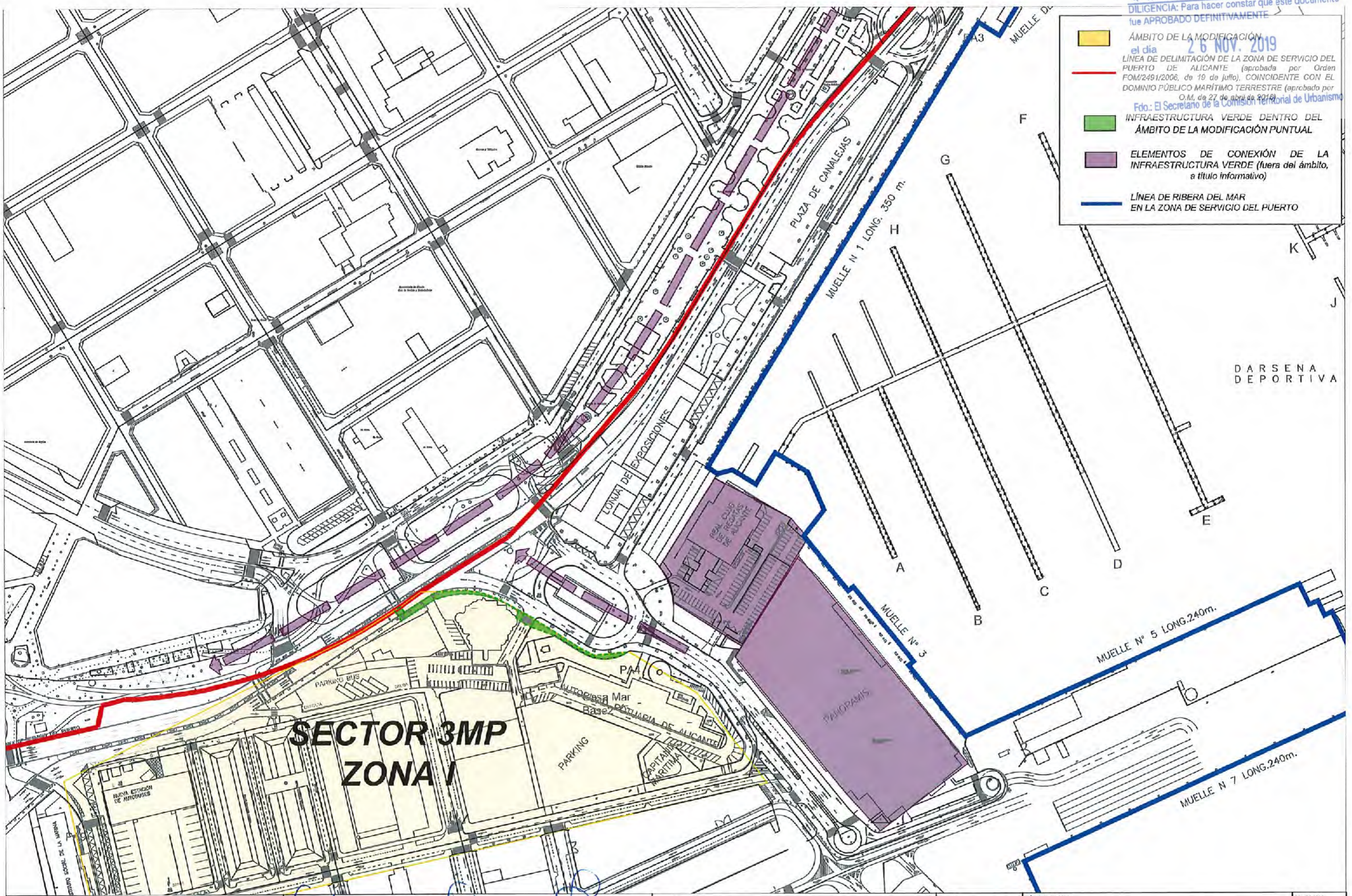
- ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN**
- LÍNEA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ALICANTE** (aprobada por Orden FOM/2451/2006, de 19 de julio), COINCIDENTE CON EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE (aprobado por O.M. de 27 de abril de 2016)
- INFRAESTRUCTURA VERDE DENTRO DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL**
- ELEMENTOS DE CONEXIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE** (fuera del ámbito, a título informativo)
- LÍNEA DE RIBERA DEL MAR EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO**

<b>Nº PLANO:</b>	3.2.3	<b>TÍTULO PLANO:</b>	PLANO DE DELIMITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE EN EL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN
<b>FECHA:</b>	JULIO 2019	<b>ESCALA:</b>	Sin Escala
<b>TÍTULO DEL PROYECTO:</b>	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE		
<b>EQUIPO REDACTOR:</b>	JEFE DE SERVICIO DE PLANEACIÓN JEFE UNIDAD DE PLANEACIÓN ESCOPO INGENIERO ROSELLÓ J.A. PEREZ JOLL CARLOS BLANCO CABREDO		
			

26 NOV. 2019

- ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN
- LÍNEA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ALICANTE (aprobada por Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio), COINCIDENTE CON EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE (aprobado por O.M. de 27 de abril de 2016)
- INFRAESTRUCTURA VERDE DENTRO DEL ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL
- ELEMENTOS DE CONEXIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE (fuera del ámbito, a título informativo)
- LÍNEA DE RIBERA DEL MAR EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

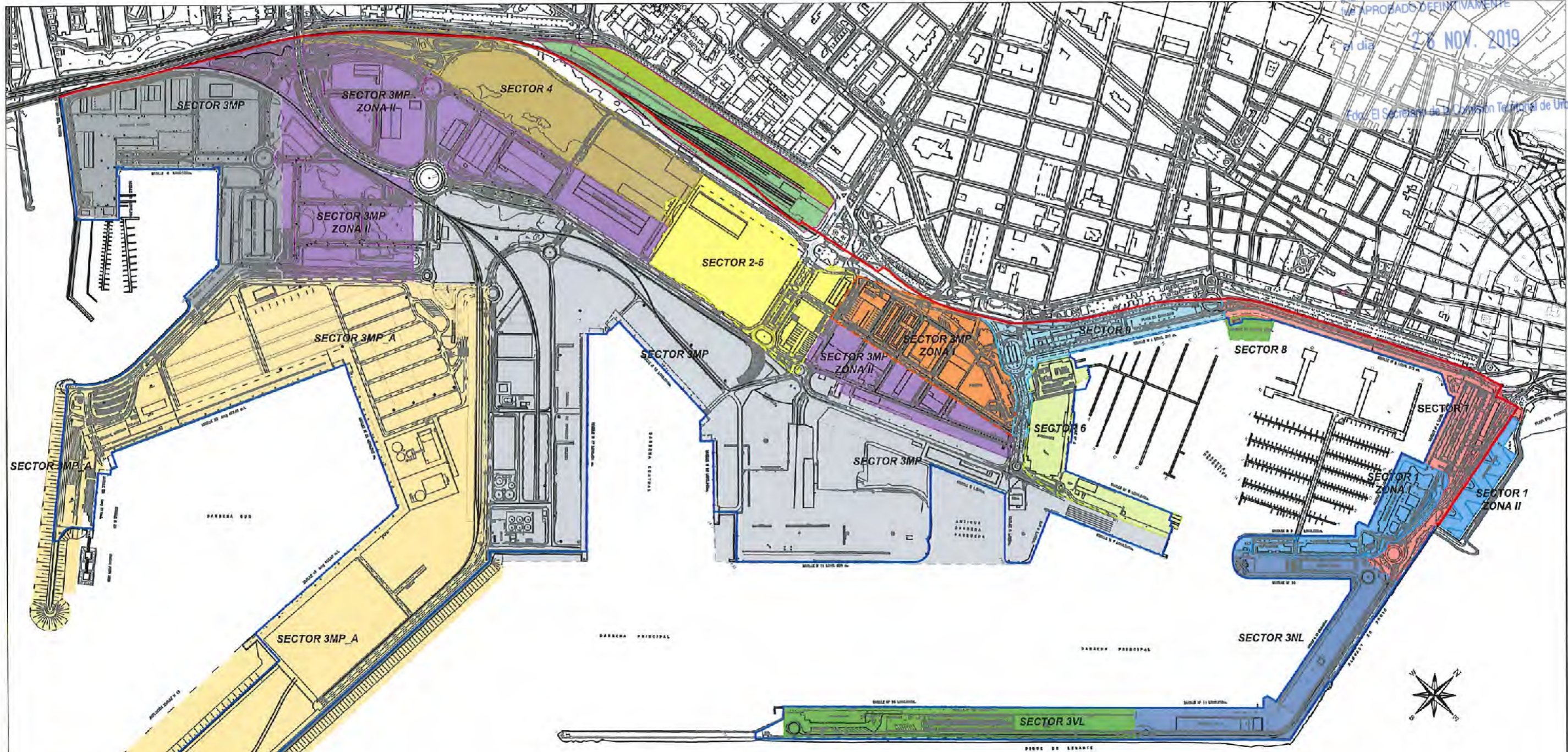
Fdo: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



**SECTOR 3MP  
 ZONA I**

26 NOV. 2019

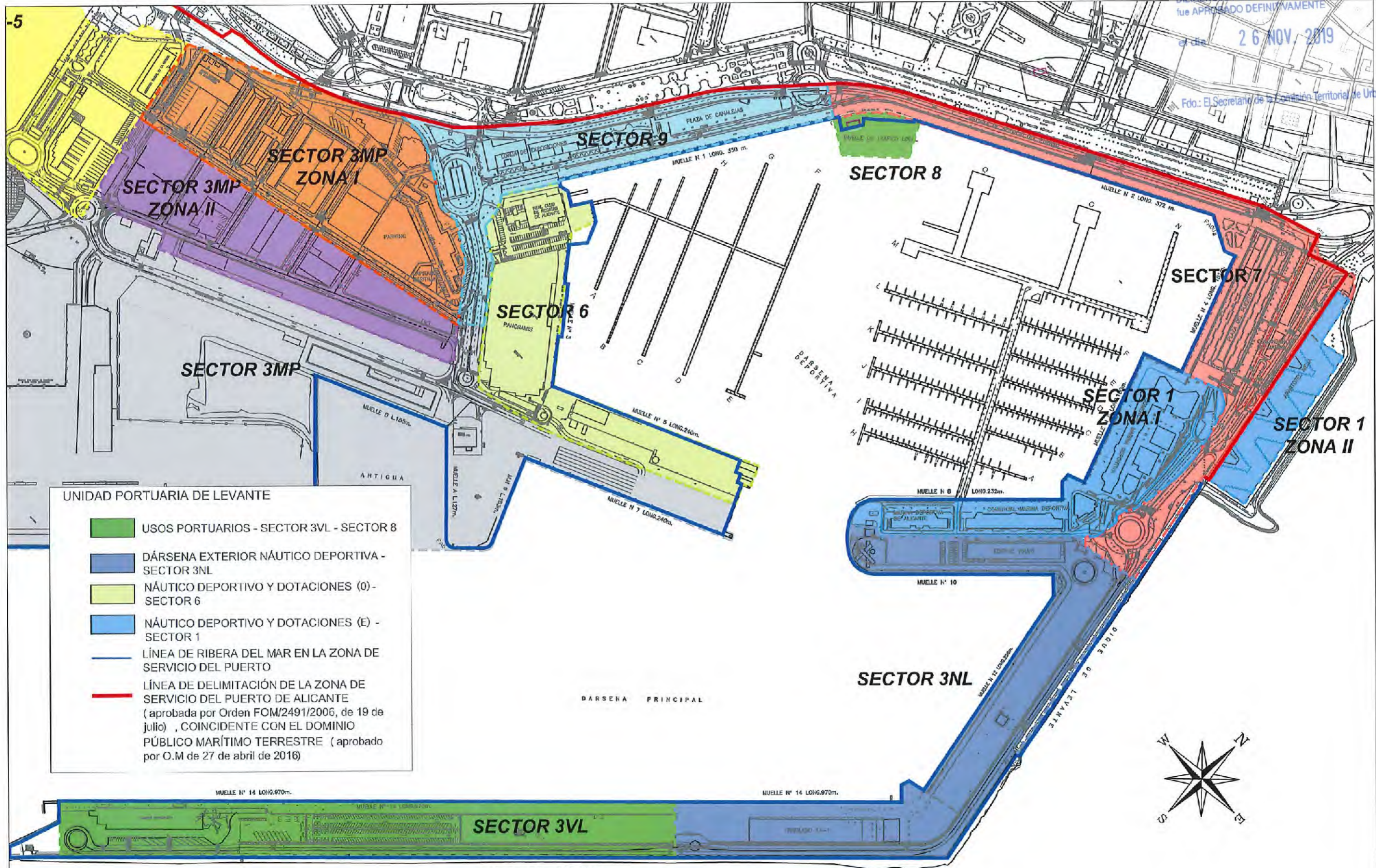
Foto: El Sector de la Comisión Técnica de Urbanismo



UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE	UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE	PARQUE LINEAL
USOS PORTUARIOS - SECTOR 3VL - SECTOR 8	USOS PORTUARIOS - SECTOR 3MP	SERVICIOS TERCIARIOS Y DOTACIONALES
DÁRSENA EXTERIOR NAÚTICO DEPORTIVA - SECTOR 3NL	ALMACENES CONCESIONES - SECTOR 3MP ZONA II	ZONA AJARDINADA DE LA ESTACIÓN DE BENALUA
NAÚTICO DEPORTIVO Y DOTACIONES (O) - SECTOR 6	MANZANAS DE USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE - SECTOR 3MP ZONA I	<b>PASEO MARÍTIMO</b>
NAÚTICO DEPORTIVO Y DOTACIONES (E) - SECTOR 1	SERVICIOS Y DOTACIONES ESTACIÓN TREN LANZADERA - SECTORES 2 Y 5	ACCESO Y DOTACIONES LEVANTE - SECTOR 7
LÍNEA DE RIBERA DEL MAR EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	USO FERROVIARIO - SECTOR 4	ACCESO Y DOTACIONES PONIENTE - SECTOR 9
LÍNEA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ALICANTE (aprobada por Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio), COINCIDENTE CON EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE (aprobado por O.M de 27 de abril de 2016)	USO PESQUERO Y DOTACIONAL - SECTOR 3MP	
	<b>AMPLIACIÓN SUR</b>	
	TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS - SECTOR 3MP_A	

el día 26 NOV 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

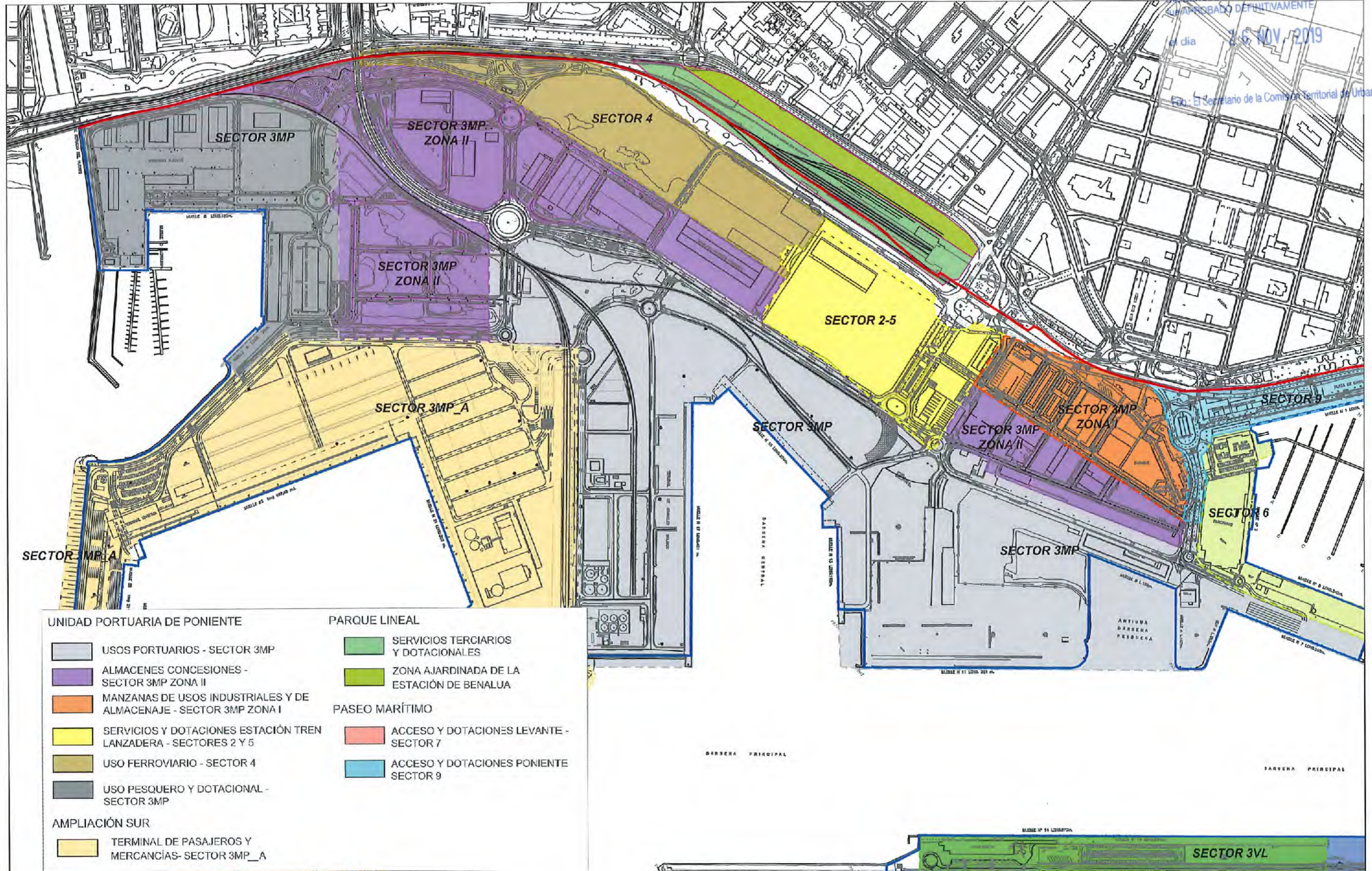


- UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE**
- USOS PORTUARIOS - SECTOR 3VL - SECTOR 8
  - DÁRSENA EXTERIOR NÁUTICO DEPORTIVA - SECTOR 3NL
  - NÁUTICO DEPORTIVO Y DOTACIONES (O) - SECTOR 6
  - NÁUTICO DEPORTIVO Y DOTACIONES (E) - SECTOR 1
  - LÍNEA DE RIBERA DEL MAR EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
  - LÍNEA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ALICANTE ( aprobada por Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio) , COINCIDENTE CON EL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE ( aprobado por O.M de 27 de abril de 2016)

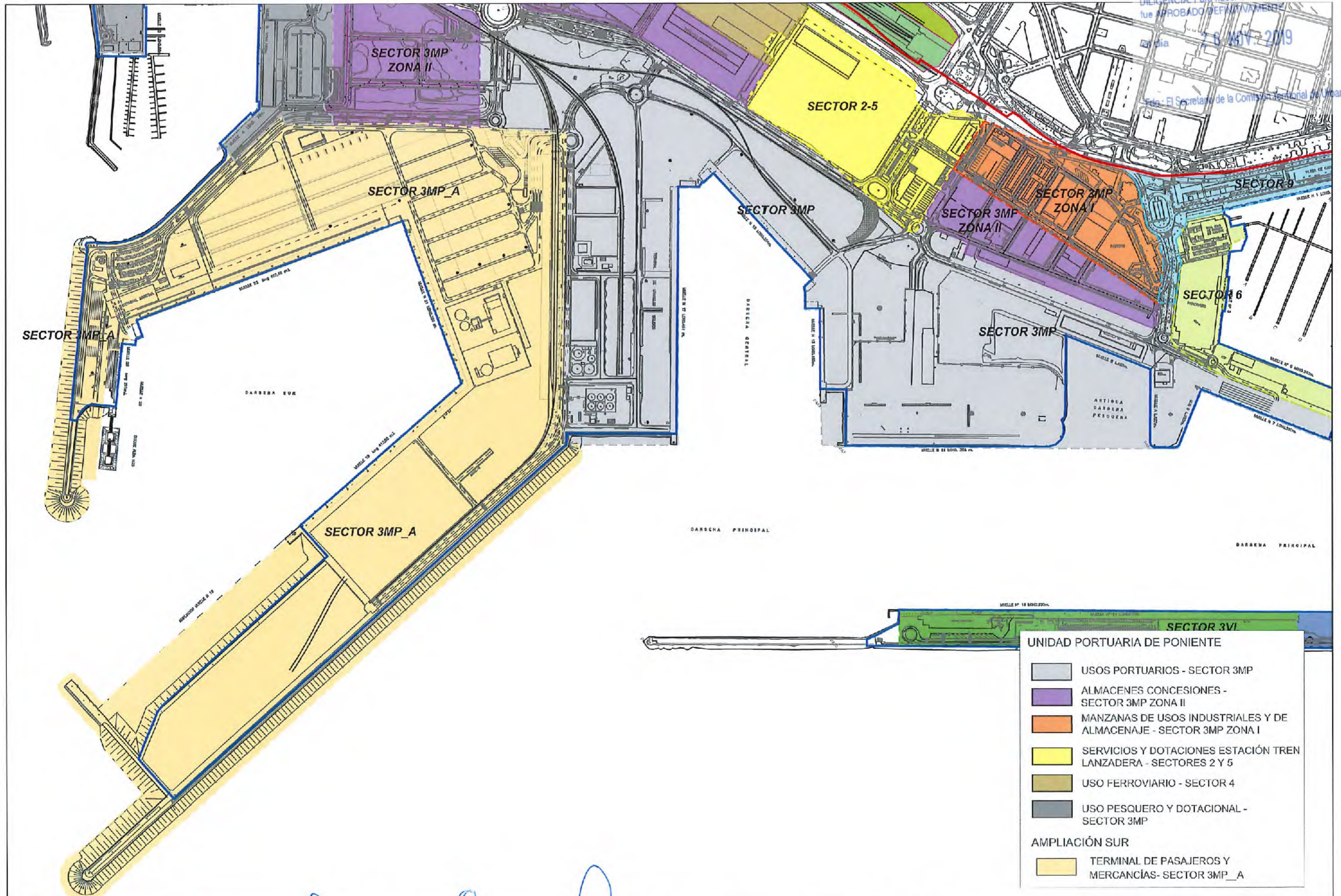


el día 25 NOV 2019

Fdo: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE	PARQUE LINEAL
[Grey Box] USOS PORTUARIOS - SECTOR 3MP	[Green Box] SERVICIOS TERCIARIOS Y DOTACIONALES
[Purple Box] ALMACENES CONCESIONES - SECTOR 3MP ZONA II	[Light Green Box] ZONA AJARDINADA DE LA ESTACION DE BENALUA
[Orange Box] MANZANAS DE USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE - SECTOR 3MP ZONA I	PASEO MARÍTIMO
[Yellow Box] SERVICIOS Y DOTACIONES ESTACION TREN LANZADERA - SECTORES 2 Y 5	[Red Box] ACCESO Y DOTACIONES LEVANTE - SECTOR 7
[Brown Box] USO FERROVIARIO - SECTOR 4	[Blue Box] ACCESO Y DOTACIONES PONIENTE SECTOR 9
[Dark Grey Box] USO PESQUERO Y DOTACIONAL - SECTOR 3MP	
AMPLIACION SUR	
[Light Yellow Box] TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS - SECTOR 3MP_A	



UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE	
	USOS PORTUARIOS - SECTOR 3MP
	ALMACENES CONCESIONES - SECTOR 3MP ZONA II
	MANZANAS DE USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE - SECTOR 3MP ZONA I
	SERVICIOS Y DOTACIONES ESTACIÓN TREN LANZADERA - SECTORES 2 Y 5
	USO FERROVIARIO - SECTOR 4
	USO PESQUERO Y DOTACIONAL - SECTOR 3MP
AMPLIACIÓN SUR	
	TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS- SECTOR 3MP_A





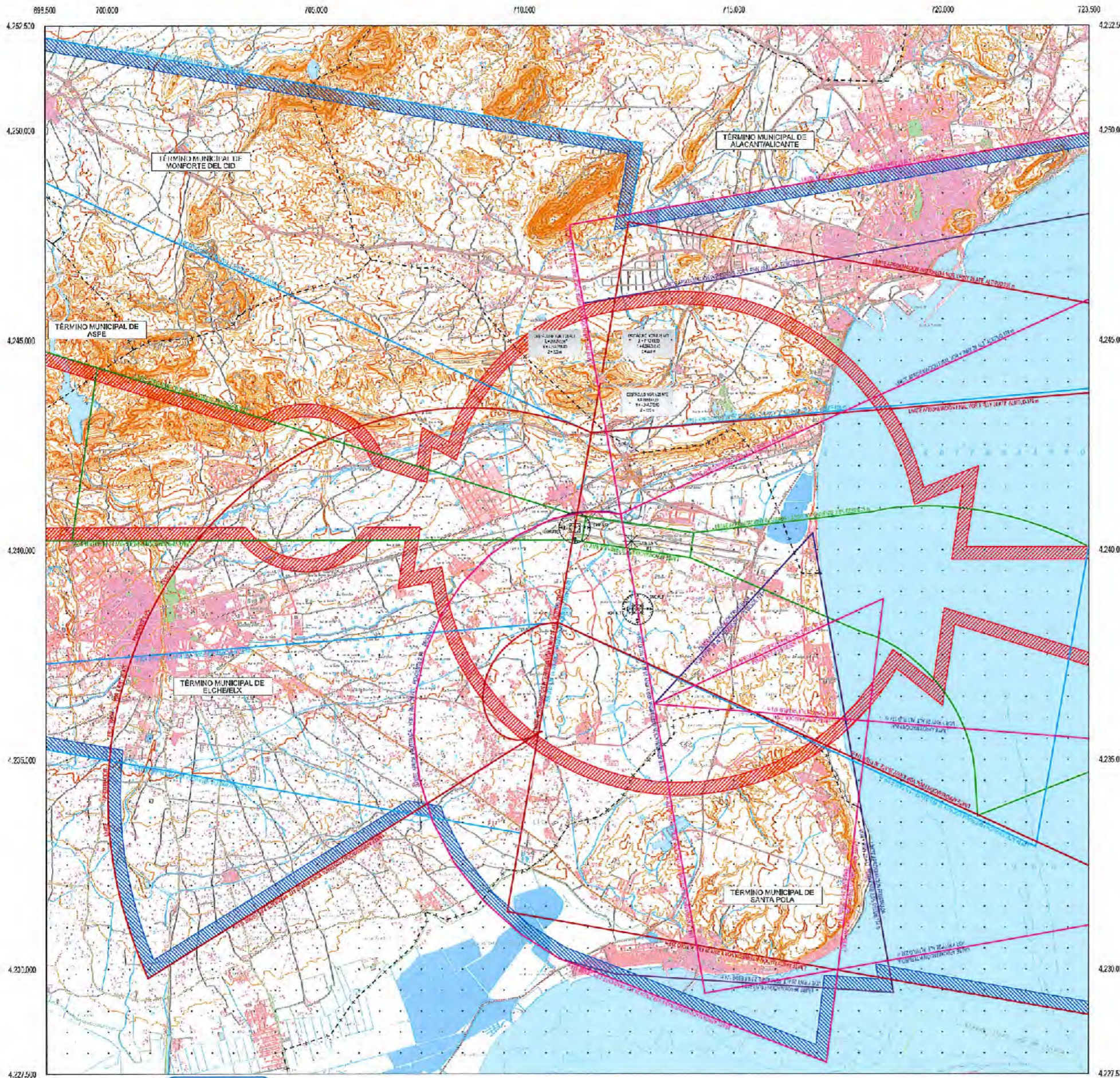
PLANO LLAVL  
 1:500.000

LEYENDA

- Envoltorio Servidumbres de Operación de Aeronaves.
- Envoltorio Servidumbres de Aeródromo.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR Y 20 ALT.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR Z 28 ALT.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR 28 ATE.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR 10.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra I.S. 10.
- Curvas de Nivel Maestras.
- Curvas de Nivel Secundarias.
- Límite Término Municipal.

SIGNOS CONVENCIONALES

- Carreteras**
- Autopista, Autovía
  - Nacional, Autonómicas Troncales.
  - Autonómica 2º orden, Autonómica 3º orden y otras.
  - En construcción, Pistas.
  - Vía de urbanización, Estación de servicio.
  - Caminos, Sendas.
  - Vía pecuaria, Calzada Romana.
- Ferrocarril**
- Alta velocidad, Electrificado.
  - Vía ancho normal: doble, sencilla.
  - Vía estrecha: doble, sencilla.
  - En construcción, Abandonado.
  - Estación, Túnel, Apedregado.
- Límites de divisiones administrativas**
- Nación, Comandancia Autonómica.
  - Provincia.
  - Línea límite pendiente de acuerdo.
  - Parque Nacional, Parque Natural.
- Hydrografía**
- Curso de agua: permanente, intermitente.
  - Canales, acequias: >3 m, 1-3 m, <1 m.
  - Conducción subterránea, Drenaje.
  - Rombos o albuferas, Curva balneática.
- Altimetría**
- Curvas de nivel, Auxiliares, Hoya o captación.
  - Dreanaje, Terraplén, Vertedero, escanera.
- Signos especiales**
- Condición de combustible: super, sub.
  - Telefónico, Cinta transportadora.
  - Línea eléctrica: >110 kV y <110 kV.
  - Aquecedor, Sifón.
  - Alambrada, Tapia, Muro de contención (dique).
  - Vértice geodésico, Fondon, Rod Diden interior (ROI).
  - Cantera, Mina, Mina a cielo abierto.
  - Estación especial, Repelido: Antena.
  - Cueva: natural, Industrial, habitada.
  - Restos arqueológicos, Camiseta, Pista de tenis.
  - Torre de observación, Depósito de combustible.
  - Molino: de viento, de agua, Faro.
  - Central eléctrica hidroeléctrica, Peñonero, Castillo.
  - Cruz almena, Cementerio, Iglesia y cementerio.
  - Edificio religioso cristiano, Edificio en ruinas, Corral.
  - Edificio: abalado, singular, agrícola o Industrial.
  - Placa de Juras, Monumento.
  - Pozo, Fuente, Manantial.
  - Depósito de agua: elevaco, a nivel del suelo, Fbdría.
  - Ureparadora, Estación o sija, Abrevadero.



Este documento es del dominio público, en virtud de lo establecido en el artículo 17 de la Ley 39/2010, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. No obstante, quedan reservados todos los derechos de propiedad intelectual e industrial que correspondan a las personas o entidades físicas o jurídicas que, en su caso, hubieran creado el contenido de este documento.

ESCALA GRAFICA  
 0 1.000 2.000 3.000 4.000 5.000 m

Proyección UTM, Dal.m El Europeo 1950, Huso 50.  
 Datos para el Punto de Referencia del Aeropuerto  
 Valor estacionario de la declinación magnética para el  
 1 de Enero de 2009  $\delta = 0^{\circ} 54'$  Oeste  
 La declinación disminuye cada año  $6'$   
 Convergencia de la meridiana  $(\alpha = 1^{\circ} 30' 51''$   
 Factor de escala = 1,000,000

GOVERN DE LES ILLES BALEARS		Aena Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea	
CALCULADO		DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA	
DIBUJADO		AEROPUERTO DE ALICANTE	
COMPROBADO		PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	
PROYECTADO		SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES	
DISEÑADO			
HOJA Nº	PLANO Nº	EDICIÓN	FECHA
2	3	V.2	Enero 2009
ESCALA		ESCALA	
1:50.000 (A')		1:50.000 (A')	



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DE PUERTO DE ALICANTE

ANEXO I: ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

PROMOTOR/AUTOR/AUTORA DE ALICANTE:		
Versión:		01
Revisión:	el día 26 NOV. 2019	02
Fecha:		JULIO 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

## ANEXO I. ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

el día 26 NOV. 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



**ALICANTE PORT**



Autoridad Portuaria de Alicante

# ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

## MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº5

### PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE

Versión 01 | Revisión 01

Noviembre 2018

el día 26 NOV. 2019



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	01
Fecha:	Noviembre de 2018

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### ÍNDICE

- 1.- ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.
2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN
3. CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PAISAJE
4. OTRAS NORMAS Y DIRECTRICES DE CARÁCTER PAISAJÍSTICO.
5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
6. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
7. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA
8. PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN
9. CONCLUSIONES.

el día 26 NOV. 2019



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE;	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### 1.- ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.

La Junta del Puerto de Alicante finalizó la redacción del Plan Especial del Puerto en agosto de 1989, aprobándose definitivamente el 4 de diciembre de 1992. Este Plan es el instrumento de ordenación señalado en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante (PGMOU) actualmente vigente (aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1987) para desarrollar lo previsto en la Operación Integrada/3-Puerto (OI/3), cuyo objetivo principal es compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del puerto con su emplazamiento en una situación estratégica de la ciudad.

En marzo de 1998 se redactó la primera modificación del Plan Especial del puerto, dentro del ámbito del sector 6, que fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 21 de mayo de 1998, y publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 17 de julio del mismo año. El objeto de la modificación consistió en aplicar una tipología de volumetría específica a las edificaciones proyectadas en dicho sector, diferenciando el muelle 3 (zona I) del muelle 5 (Zona II). En la zona I se estableció una ordenación volumétrica con un mayor índice de edificabilidad y ocupación que en la zona II.

Posteriormente, en diciembre del año 2000, se redactó la segunda modificación puntual del Plan Especial del Puerto y su Anexo de homologación del PGMOU, que tuvo por objeto hacer coherente la regulación urbanística del citado Plan con la realidad existente y prevista. Los aspectos principales tratados en dicha modificación se centraron en la incorporación de la nueva dársena pesquera, en la tercera fase del hotel Meliá, en el aparcamiento de Canalejas y en el máximo número de plantas permitidas del aparcamiento en altura que, finalmente, se construyó en la parcela situada junto a la fachada suroeste del edificio de la Autoridad Portuaria de Alicante.

Dicha modificación fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 21 de junio de 2001, y publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 8 de noviembre de 2001.

La tercera modificación del Plan Especial se inició en el año 2003 con la adjudicación de las obras de construcción y explotación de la ampliación sur del puerto, y su finalidad fue la de incluir los terrenos ganados al mar como consecuencia de la ejecución de dichas obras. Se aprobó por resolución del Conseller de Territorio y Vivienda el 22 de febrero de 2006, publicándose en el Diario Oficial de la Provincia de Alicante el 24 de abril del mismo año.

Finalmente, la cuarta modificación del Plan Especial se inició en el año 2008, a petición de la Dirección General de la Marina Mercante, con el objeto de adecuar los aspectos urbanísticos necesarios para posibilitar la ampliación de la sede de la Capitanía Marítima de Alicante y permitir, al mismo tiempo, ampliar el uso de oficinas a todo el sector 3MP (manzanas para usos industriales y de almacenaje). Se aprobó por resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda el 11 de junio de 2009, y se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante el 13 de octubre.

Con la actual propuesta de modificación (MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5) se pretende actualizar los usos de dos zonas concretas del Puerto de Alicante: la dársena exterior, en su extremo este, y una parte de la manzana de concesiones para usos industriales y de almacenaje de la unidad de poniente. Con ello, se busca dinamizar estas

superficies que, en estos momentos, presentan una manifiesta falta de actividad y atractivo para la iniciativa privada, debido a la obsolescencia de los usos que les asigna el Plan Especial vigente.

La tramitación de la modificación de Plan está sujeta al artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRILEMM) aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre, y a la Ley 5/2014, de 25 de Julio, de Ordenación del territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP). A tal fin, la Autoridad Portuaria de Alicante inició el trámite previsto en el art. 50 de la LOTUP mediante la presentación, ante el órgano sustantivo, de un borrador de la modificación del plan especial y un documento inicial estratégico.

Como resultado de la misma, la Comisión de Evaluación Ambiental de 25 de octubre de 2018 emitió el Informe Ambiental y Territorial Estratégico "FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la modificación puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente", Informe que fue notificado a la Autoridad Portuaria de Alicante en fecha 31.10.2018.

En el Informe Territorial y Ambiental Estratégico se determinaba, para su aprobación definitiva, lo siguiente:

1. "De acuerdo con el Informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, se elaborará un estudio de integración paisajística que deberá ser informado por dicho Servicio, incorporándose, en su caso, las determinaciones que en el mismo se establezcan a la documentación con eficacia normativa de la modificación del Plan Especial, así como las restantes medidas con incidencia sobre la calidad del paisaje. [...]"

La LOTUP es la norma que regula los Instrumentos de ordenación que están sujetos a evaluación paisajística, estableciendo tres figuras fundamentales para su análisis: los estudios de paisaje, los estudios de Integración paisajística y los programas de paisaje.

Los estudios de paisaje analizan la ordenación urbana y territorial y los procesos que inciden en el paisaje, en los planes sometidos a evaluación ambiental y territorial estratégica, fijando objetivos de calidad paisajística y estableciendo medidas destinadas a su protección, ordenación y gestión. Los estudios de integración paisajística valoran los efectos sobre el carácter y la percepción del paisaje de planes no sometidos a evaluación ambiental y territorial estratégica, así como de proyectos y actuaciones con incidencia en el paisaje y establecen medidas para evitar o mitigar los posibles efectos negativos. Y, por último, los programas de paisaje, que concretan las actuaciones necesarias para garantizar la preservación, mejora y puesta en valor de aquellos paisajes que requieren intervenciones específicas e integradas.

El art. 10, relativo a los criterios de Integración territorial y paisajística de las Infraestructuras, señala que:

"Los planes territoriales, urbanísticos y sectoriales:

- a) Fijarán las reservas de suelo necesarias para facilitar la construcción o ampliación de las infraestructuras supramunicipales. Estas se diseñarán e implantarán considerando la morfología y





# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

*permeabilidad del territorio, su integración en el paisaje, su afección a la infraestructura verde, así como la prevención de riesgos naturales e inducidos.*

*b) Priorizarán la gestión eficaz de las infraestructuras existentes y canalizarán su implantación hacia corredores multifuncionales que compatibilicen aquellas para economizar el consumo de suelo.*

Por ello, este estudio de integración paisajística tiene como **objetivo** valorar los efectos sobre el carácter y percepción del paisaje portuario de la modificación número 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, atendiendo a los usos actuales y propuestos.

Al objeto de concretar los aspectos y variables a considerar se utilizará, como referencia, lo señalado en el anexo II de la LOTUP, cuyo contenido es el siguiente:

- a) La descripción y definición del alcance de la actuación y de cada una de sus fases, sus antecedentes y objetivos. Se incluirá documentación gráfica con el ámbito de estudio, así como la localización, implantación en el entorno, ordenación y diseño, tanto de la actuación como de las instalaciones o elementos auxiliares necesarios para su funcionamiento, como accesos o infraestructuras.
- b) El análisis de las distintas alternativas consideradas, incluida la alternativa cero, y una justificación de la solución propuesta, en caso de que se requiera en el procedimiento dicho análisis. Todo ello analizado desde el punto de vista de la incidencia en el paisaje, sin perjuicio del análisis que se efectúe en otros documentos respecto a otras materias sectoriales.
- c) La caracterización del paisaje del ámbito de estudio, mediante la delimitación, descripción y valoración de las unidades de paisaje y los recursos paisajísticos que lo configuran, previa definición del mismo. En caso de existir estudios de paisaje aprobados, se recogerá la caracterización realizada en ellos, concretándola y ampliándola, si es el caso, para el ámbito definido.
  - c.1) El ámbito de estudio se definirá conforme al procedimiento establecido en el apartado b.1 del anexo I, debiendo abarcar las unidades de paisaje comprendidas total o parcialmente en la cuenca visual de la actuación.
  - c.2) Se entenderá como cuenca visual de la actuación el territorio desde el cual ésta es visible, hasta una distancia máxima de 3.000 m, salvo excepción justificada por las características del territorio o si se trata de preservar vistas que afecten a recorridos escénicos o puntos singulares. Para su determinación serán de aplicación las técnicas a las que se refiere el apartado c) del anexo I.
  - c.3) El valor y la fragilidad del paisaje se determinarán conforme a lo expuesto en el apartado b.4 del anexo I. Las conclusiones de la integración paisajística y la compatibilidad visual se justificarán para cada unidad de paisaje y recurso paisajístico, relacionando las respectivas fragilidades y objetivos de calidad fijados, con la calificación de los impactos previstos: sustanciales, moderados, leves e insignificantes, según sea su escala, efecto, incidencia, duración, permanencia e individualidad.

d) La relación de la actuación con otros planes, estudios y proyectos en trámite o ejecución en el mismo ámbito de estudio. Así como con las normas, directrices o criterios que le sean de aplicación, y en especial, las paisajísticas y las determinaciones de los estudios de paisaje que afecten al ámbito de la actuación.

e) La valoración de la integración paisajística de la actuación a partir de la identificación y valoración de sus efectos en el paisaje, mediante el análisis y valoración de la capacidad o fragilidad del mismo para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajístico ni impedir la percepción de los recursos paisajísticos. Se justificará el cumplimiento de las determinaciones de los instrumentos de paisaje de aplicación o, en su defecto, se clasificará la importancia de los impactos paisajísticos como combinación de su magnitud y de la sensibilidad del paisaje, determinada por aspectos como la singularidad de sus elementos, su capacidad de transformación y los objetivos de calidad paisajística para el ámbito de estudio.

f) La valoración de la integración visual de la actuación a partir del análisis visual del ámbito, mediante el estudio y valoración de la visibilidad de la actuación, las vistas hacia el paisaje desde los principales puntos de observación, los cambios en la composición de las mismas y los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente. Se identificarán y clasificarán los impactos visuales, en función de la compatibilidad visual de las características de la actuación, el bloqueo de vistas hacia recursos paisajísticos de valor alto o muy alto y la mejora de la calidad visual del paisaje.

g) Las medidas de integración paisajística necesarias para evitar, reducir o corregir los impactos paisajísticos y visuales identificados, mejorar el paisaje y la calidad visual del entorno o compensar efectos negativos sobre el paisaje que no admitan medidas correctoras efectivas.

h) Los resultados y conclusiones de la valoración de la integración paisajística y visual, justificados mediante técnicas gráficas de representación y simulación visual del paisaje que muestren la situación existente y la previsible con la actuación propuesta antes y después de poner en práctica las medidas propuestas.

i) En su caso, el programa de implementación que defina, para cada una de las medidas, sus horizontes temporales, una valoración económica, detalles de realización, cronograma y partes responsables de ponerlas en práctica.

j) Las medidas de integración paisajística y el coste del programa de implementación se incorporarán al plan o proyecto como parte del mismo.



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### 2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

El ámbito de la modificación núm. 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante se concreta en dos sectores diferenciados: la Dársena Exterior, en su extremo Este, y sobre la manzana de concesiones situadas en la zona de poniente del Puerto. El objeto de la misma es dotar de nuevos usos urbanísticos a los ámbitos señalados.

Identificación de las áreas donde se plantea la modificación de planeamiento



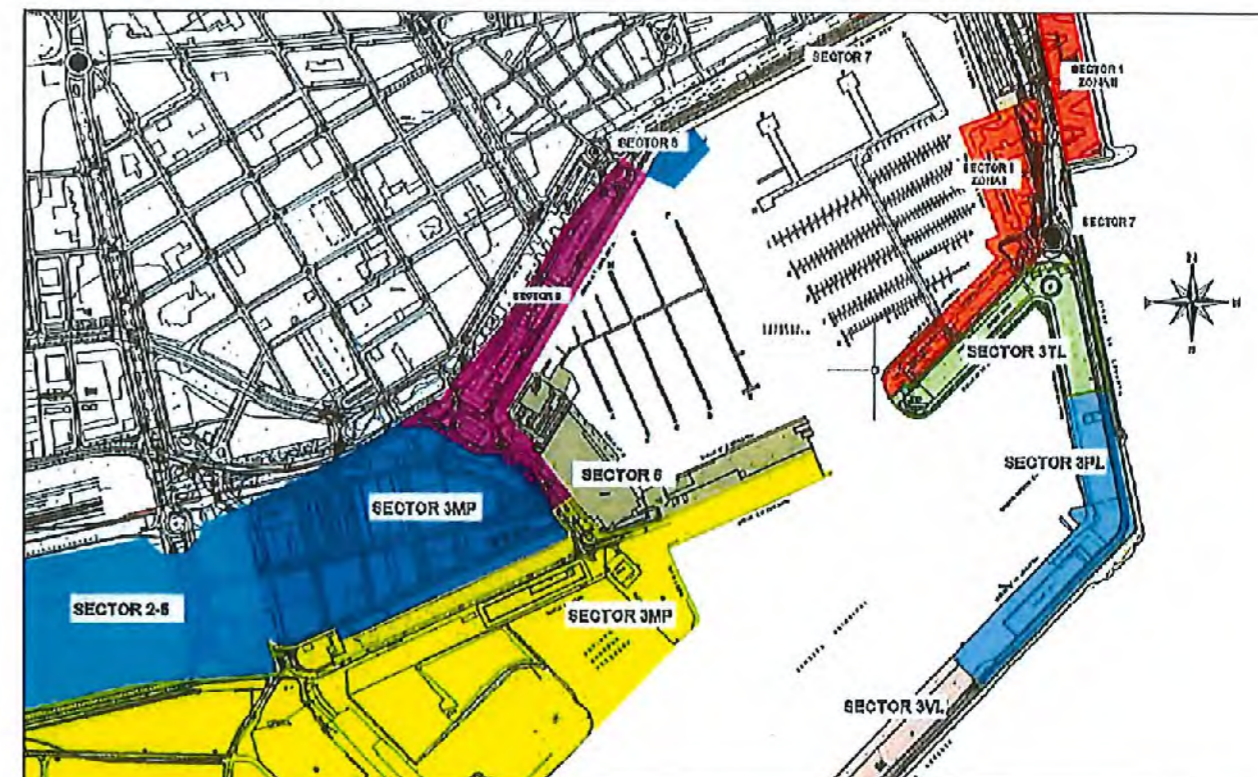
#### Zona 1.- DÁRSENA EXTERIOR ESTE.

Los sectores de la unidad de Levante sobre los que se pretende actuar corresponden al 3TL y 3PL del vigente Plan Especial del Puerto de Alicante, quedando, este último, separado del 3VL que es donde se desarrolla el tráfico de cruceros turísticos, principalmente.

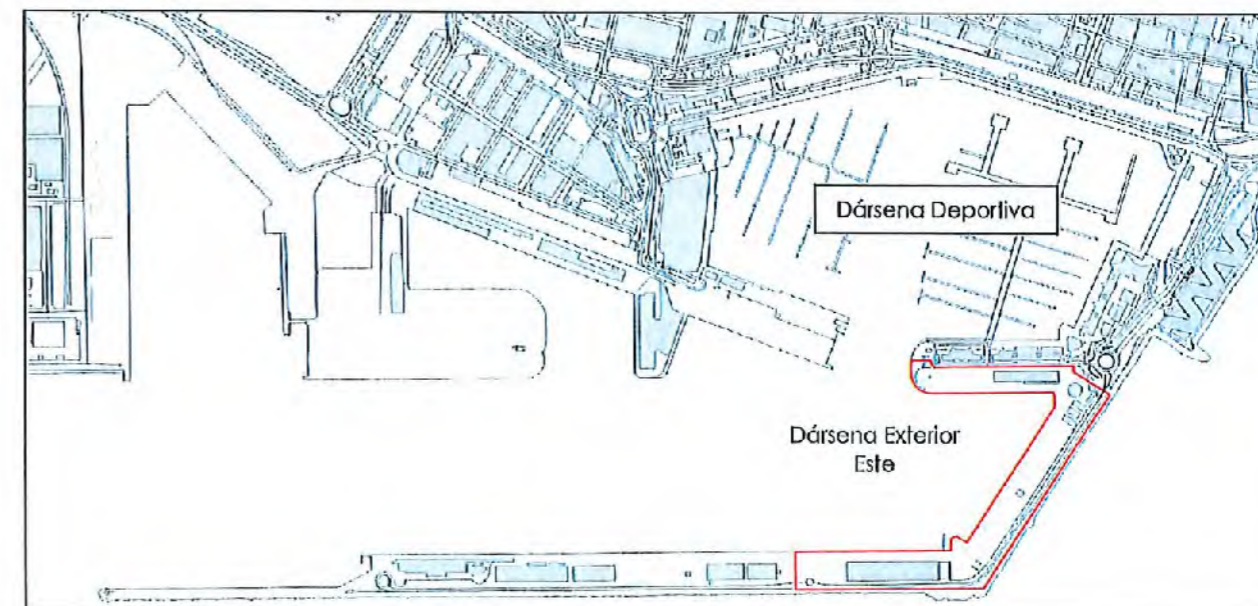
El sector 3TL se localiza en los muelles 10 y un primer tramo del muelle 12, y tiene asignado en el Plan Especial vigente el uso de terminal de pasajeros y de transbordadores. Los sectores 3PL (continuación del muelle 12 y un tramo del muelle 14) y 3VL (segundo tramo del muelle 14), tienen signado el uso de posible dársena pesquera y de muelle de visitantes, respectivamente.

La modificación propuesta pretende extender y regularizar el uso náutico-deportivo actualmente existente en la dársena deportiva y zona Volvo a los sectores 3TL y 3PL.

PLAN ESPECIAL VIGENTE (Zona Dársena Exterior Este)



Propuesta: Nuevos usos para actividades náutico-deportivas



el día 26 NOV. 2019



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

USOS DE LA ZONA DÁRSENA EXTERIOR		
Alternativa 0 (Situación vigente)	Usos actuales de referencia (entorno directo):	Modificación puntual núm. 5 del Plan Especial
Sector 3TL (MUELLES 10-12)	ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE Instalaciones de apoyo en tierra de levante (Sector 1 PDDP, Zona I)	UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL)
ESTACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS Y TERMINAL DE TRANSBORDADORES	ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano con un mínimo de 150 plazas de nueva construcción. Opcionales en superficie.	ESTACIONAMIENTOS. En semisótano y en superficie.
Sector 3PL (MUELLES 12-14)	ARTESANÍA. Se permiten actividades de los siguientes tipos: - Talleres domésticos o de explotación familiar sin carácter industrial y siempre que estén vinculados a la planta baja. Podrán tener servicio al público. - Talleres de artesanía.	PRODUCCIÓN ARTESANAL. Incluidas las actividades de obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.
POSIBLE DÁRSENA PESQUERA EN LA DÁRSENA EXTERIOR	COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compraventa al por menor.	COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Comercial: compraventa al detalle.</li> <li>Servicios personales y de hostelería.</li> <li>Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical.</li> </ul>
	OFICINAS. Incluidos en este uso aquellos donde predominen las actividades administrativas o burocráticas de carácter público o privado, vinculadas a la actividad comercial autorizada. La superficie asignada a este uso no podrá rebasar el 25% de la total edificada en esta zona.	OFICINAS: Incluidas en este uso, principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.
	HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos, incluido hotelero, siempre que éste último no rebase el 25% del total de la superficie edificada en esta zona.	
	ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.	
	DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, etc....	
NÁUTICO-DEPORTIVO. La edificación de apoyo en tierra necesaria para las actividades náutico-deportivas a ubicar en la correspondiente zona de la dársena interior de Levante, incluyendo Clubes sociales para las Sociedades Deportivas. Locales para la instalación de escuelas náuticas, incluyendo dependencias federativas.	NÁUTICO-DEPORTIVO: Edificaciones de apoyo en tierra necesarias para las actividades náutico-deportivas, incluyendo clubes sociales para las sociedades deportivas, y locales para la instalación de escuelas náuticas, incluyendo dependencias federativas.	



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	01
Fecha:	Noviembre de 2018

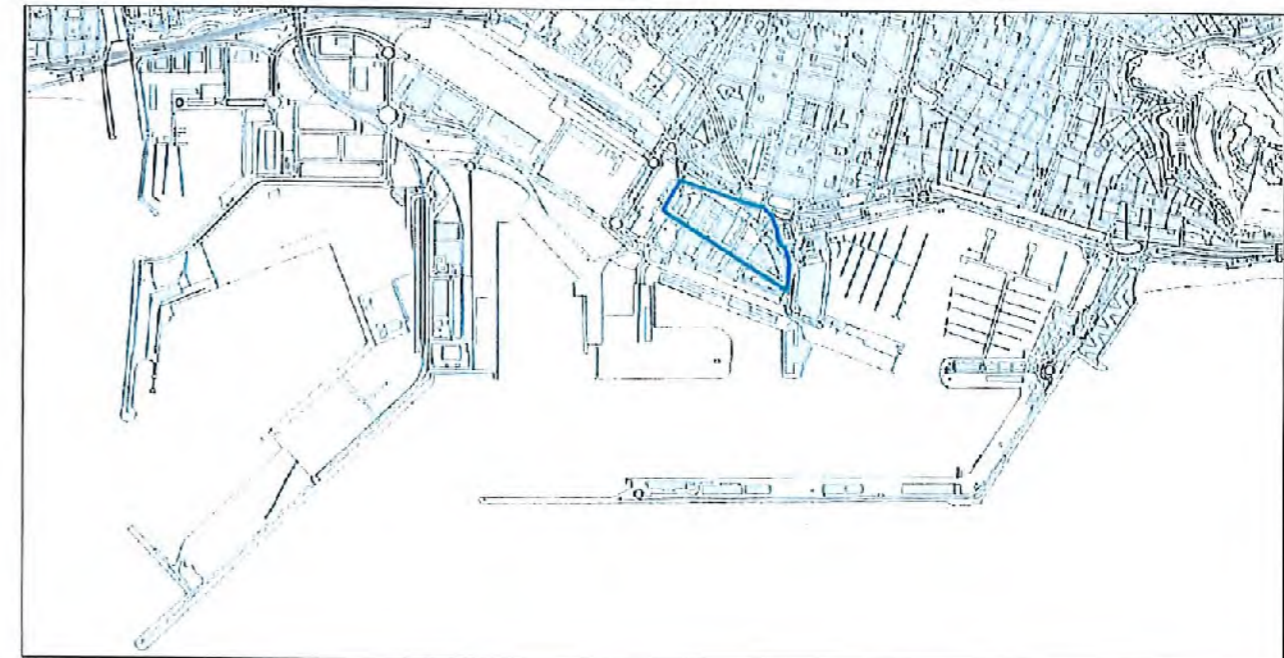
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### Zona 2.- MANZANA DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE.

La otra zona donde se pretende actuar se encuentra en la unidad portuaria de Poniente. Se trata de una parte de la superficie que conforma el "sector 3MP manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje". Dentro de este sector, se contemplan dos zonas claramente diferenciadas: La primera, más hacia el Suroeste, cercana al barranco de las Ovejas, es un espacio en el que se concentran instalaciones con usos relacionados con las actividades logísticas del puerto (Zona de Actividades Logísticas); la segunda, localizada frente a la Avenida de Loring (zona Noroeste), es parcialmente el ámbito sujeto a modificación. Dispone de instalaciones industriales pertenecientes a concesionarios del puerto, edificios administrativos, como es el caso de las oficinas de la propia Autoridad Portuaria y la sede de la Capitanía Marítima, el barrio Hellodoro Madrona, un parking en altura y la estación de autobuses que da servicio a la ciudad de Alicante.

El objetivo propuesto para esta zona a través de la modificación consiste en ampliar los usos en el ámbito propuesto con el fin de adecuarla a la nueva realidad del puerto, manteniendo, al mismo tiempo, su funcionalidad actual. Para ello se mantienen los Industriales y de almacenaje, y se amplía a usos terciarios



USOS DE LA ZONA DÁRSENA EXTERIOR	
Alternativa 0 (Situación vigente)	Modificación puntual núm. 5 del Plan Especial
<b>USOS PERMITIDOS</b> Complementarios o auxiliares (artículo 94.1 de la Ley 48/ 2003, de 26 de noviembre) de conformidad con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Alicante aprobado mediante ORDEN FOM 2491/2006, de 19 de julio.	
Manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje (Sector 3MP del PDDP)	Manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje, ZONA I
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).	PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos industriales.
ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).	ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Guarda y depósito de bienes y productos, así como su venta y distribución a terceros.
TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).	TALLERES DE REPARACIÓN. Reparación o restauración de objetos, máquinas y equipo.
PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).	PRODUCCIÓN ARTESANAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales.
ESTACIONAMIENTO. EN SEMISÓTANO, EN ALTURA Y EN SUPERFICIE.	ESTACIONAMIENTO. En semisótano, en altura y en superficie.
USOS TERCIARIOS DE OFICINAS. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art.96)	OFICINAS. Principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado.
	COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comercial: compraventa al detalle.</li> <li>▪ Servicios personales y de hostelería.</li> <li>▪ Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical.</li> <li>▪ Salas de cine, teatros, salas de conferencias, salas de exposiciones y otras análogas.</li> </ul>
	DEPORTIVO: Actividades deportivas relacionadas con el ocio y bienestar, como gimnasios y pistas deportivas, balnearios, etc.
	DOTACIONAL DE TRANSPORTES: Instalaciones destinadas a estación de autobuses.



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	01
Fecha:	Noviembre de 2018

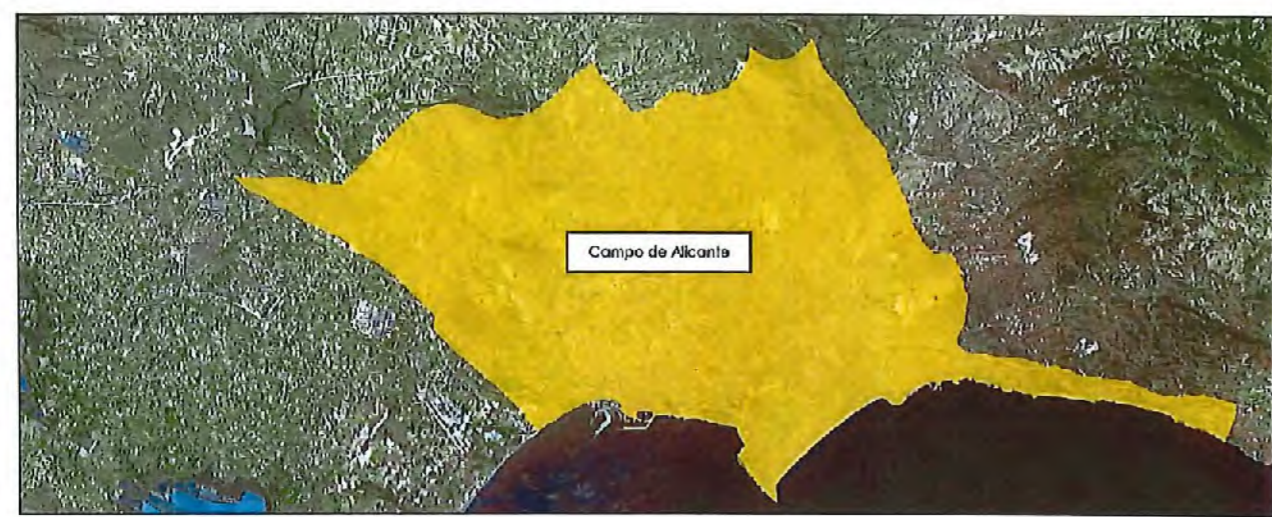
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### 3. CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PAISAJE

A escala regional el Puerto de Alicante se localiza dentro de la Unidad de Paisaje "Campo de Alicante", perteneciente a los llanos y glacis litorales y prelitorales del subtipo mediterráneo (Fuente: Atlas de los Paisajes de España, publicado en el año 2004 por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente).

El Atlas de los Paisajes de España es una primera caracterización del Convenio Europeo del Paisaje. En él se realiza por primera vez una cartografía general y un análisis y valoración del conjunto de los paisajes españoles con el objetivo de servir de marco para otros estudios del paisaje a escala regional y local.



En el entorno de la dársena deportiva se han venido celebrando eventos náutico-deportivos y sus complementarios o auxiliares, como la celebración de las salidas de la regata Volvo Ocean Race (VOR). Dicho ámbito supone la continuidad del uso terciario inmediatamente contiguo.

A escala local, el Puerto de Alicante es una unidad paisajística única, compuesta por el conjunto de toda la infraestructura portuaria, en la que podemos diferenciar dos subzonas; por un lado, la zona norte, donde se desarrollan fundamentalmente actividades náutico-deportivas y terciarias, en general abiertos y accesibles al público, y la terminal de cruceros; por otro, la zona centro y sur, donde se llevan a cabo las actividades comerciales y de intercambio intermodal de mercancías, así como todas otras actividades complementarias vinculadas al tráfico marítimo, donde se localiza el área de acceso restringido y se concentran las actividades propias de un puerto comercial de carácter estatal.



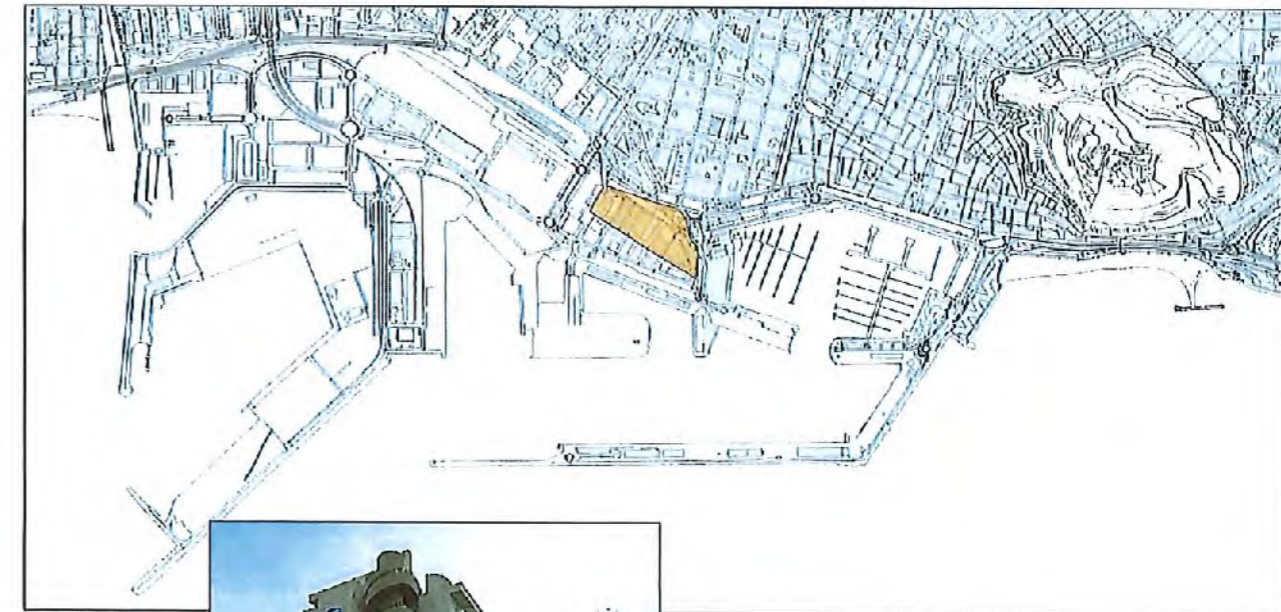


# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a la zona de poniente, cuyos usos actuales están destinados a almacenes y concesiones, se localizan los edificios de la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima, el Centro de Negocios y la estación de autobuses, así como algunos almacenes, solares vacantes y el barrio de Hellodoro Madrona. Este ámbito limita con el vial del Muelle de Poniente al NE (Real Club de regatas y C.C. Panoramis), al E (vial interno portuario), al W con el edificio del Instituto Social de la Marina (ISM), y al NW con la avenida de Loring.





# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

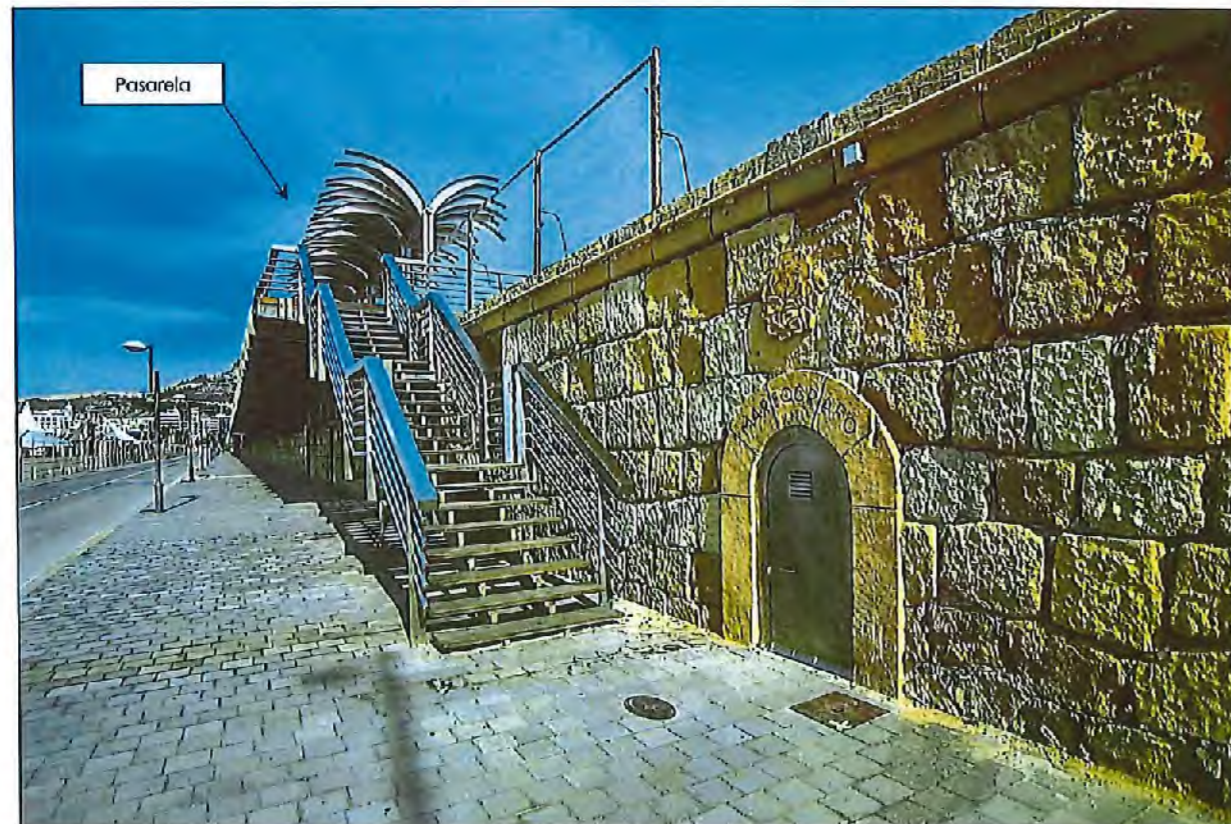
## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a los recursos paisajísticos visuales, culturales y/o científicos de interés en el entorno que puedan resultar relevantes, además del Castillo Santa Bárbara localizamos en la zona de levante el edificio de la aduana y la actual dársena deportiva, estando ambos fuera del ámbito de la modificación. Dentro del ámbito directo, se identifica como hito relevante los mareógrafos 1 y 2 de Alicante, localizados en los muelles 10 y 12 del Puerto.

El origen de la red de mareógrafos surge de la necesidad de determinar la altitud de una señal principal que serviría como origen de altitudes para el Mapa Topográfico Nacional. Con este fin se eligió el puerto de Alicante como lugar para obtener el Nivel Medio del Mar, cuyo valor determinó el datum de altitud para la Red de Nivelación de Alta Precisión.

En marzo de 1874 se interrumpieron las observaciones sobre la regla de mareas y se iniciaron las medidas del primer mareógrafo de registro continuo que funcionó en España. Mediante los itinerarios de nivelación de precisión se fueron trasladando valores de altitud a las líneas que formaron la primera Red de Nivelación de Precisión del país. En 1950 se instala en La Coruña otra estación mareográfica, ampliándose la red en años sucesivos con una segunda estación en Alicante, y otras ubicaciones.

En la actualidad, la red de mareógrafos del IGN consta de nueve estaciones operativas a lo largo de toda la costa peninsular e Islas Canarias: Alicante 1, Alicante 2, Cartagena, Almería, La Coruña, Santa Cruz de Tenerife, Puerto de la Cruz, Los Cristianos, Puerto del Rosario.



Localización de los mareógrafos Alicante 1 y 2





## MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

### ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a otros recursos de carácter patrimonial, tras la revisión realizada de la Información relativa a la protección del patrimonio arquitectónico en diversos ámbitos de la ciudad de Alicante, se ha constatado que en el antiguo Plan Especial de Edificios Protegibles (APA/4), aprobado el 21 de diciembre de 1982, no aparece ningún elemento patrimonial que se encuentre en el ámbito del puerto de Alicante, si bien es cierto este Plan Especial específico de los edificios constituye, junto con el Plan Especial del Casco Antiguo, de 1979, un Catálogo del mismo, al contener la mayor parte de los edificios de la ciudad susceptibles de ser protegidos.

Actualmente, para la protección arqueológica y patrimonial de la ciudad de Alicante, se está haciendo uso de las fichas de inventario de yacimientos arqueológicos del municipio que se pueden consultar en la web de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport. En base a los yacimientos que allí se relacionan, ya sean BIC (Bien de Interés Cultural), BRL (Bien de Relevancia Local) o AVA (Área de Vigilancia Arqueológica), se regulan a nivel urbanístico las obras que pueden afectar a sitios arqueológicos o edificios de especial interés, aplicando, asimismo, el artículo 62 de la ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, que en su apartado 1 hace referencia a que el promotor de las obras deberá aportar al correspondiente expediente un estudio previo sobre los efectos de las obras proyectadas en inmuebles comprendidos en zonas o áreas de protección arqueológica, así como, en general, en todos aquellos en los que se conozca o presuma fundadamente la existencia de restos arqueológicos.

En los citados Inventarios de la Generalitat Valenciana no hay referencia alguna a elementos patrimoniales que se encuentren en el ámbito del Puerto de Alicante objeto de esta modificación.

#### VALORACIÓN DEL PAISAJE. -

Para la valoración del valor paisajístico (VP), entendido como el valor asignado a cada unidad y recurso definidos en función de su caracterización y de su visibilidad, se utilizará la siguiente expresión:

$$VP = [(C + P)/2] \times V$$

El valor de "P" se podrá obtener a partir de las aportaciones recibidas, en su caso, por las aportaciones realizadas durante la fase de exposición pública. Ambos valores, "C y P", se califican cualitativamente conforme a la siguiente escala: muy bajo (MB), bajo (B), medio (M), alto (A) y muy alto (MA).

La visibilidad del paisaje se determinará mediante la identificación de los recorridos escénicos y que se calificarán como principales o secundarios en función del número de observadores potenciales, de la distancia y de la duración de la visión, y la determinación del coeficiente de ponderación del valor de las unidades y de los recursos paisajísticos en función de su visibilidad, o coeficiente de visibilidad (V).

A efectos de determinar la visibilidad del paisaje, el análisis visual se realizará a partir de los puntos de observación, hasta distancias baja (500 m), media (1.500 m) y alta (más de 1.500 m y hasta 3.000 m, o superior) y distinguiendo las zonas visibles desde los mismos o cuencas visuales, de las no visibles, mediante técnicas informáticas sobre cartografía y apoyo de campo, y deberá documentarse con imágenes fotográficas panorámicas. El factor escala es fundamental para ajustar el análisis, lo que motivaría que analizar la visibilidad a radios mayores de 1.500 m, no resultara necesario por la escasa incidencia visual.

Puntos de observación inicialmente considerados:

- Avenida de Loring
- Avenida Julio Guillén Tato<sup>1</sup>
- Avenida del Conde de Vallediano (zona del paseo marítimo y Explanada)
- Castillo Santa Bárbara

En el caso del ámbito y entorno de la dársena deportiva, los puntos principales de observación se concentran fundamentalmente en el paseo marítimo (junto a la Explanada) y el Castillo Santa Bárbara, siendo este último el relevante dado desde el paseo marítimo no es visible el ámbito de actuación. Secundariamente, el vial de acceso a la zona donde se localiza el museo Volvo y hotel Mellá, dan acceso visual al mismo, pero carece de relevancia.

Respecto a la manzana destinada actualmente a concesiones y almacenamiento, la visibilidad es muy reducida, concretándose en la Avenida de Loring, la cual se trata de una de las vías que soportan buena parte del tráfico de la ciudad. Desde el Castillo de Santa Bárbara, únicamente son apreciables las cubiertas de las edificaciones y el edificio del Centro de Negocios, que se sitúa en primer plano desde ese ángulo visual.

<sup>1</sup> La ocupación por embarcaciones de la dársena interior, junto con las edificaciones existentes en los muelles 5 y 8, impiden la accesibilidad visual a la dársena exterior, situación que se repite en el Paseo del Conde de Vallediano.





# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Selección de los puntos de observación	ACCESIBILIDAD VISUAL	
	Dársena Exterior	Manzana Concesiones
Castillo de Santa Bárbara	Muy Alta	Baja
Avenida de Loring	-	Alta

En consecuencia, se considerarán ambos puntos de observación para valorar la perspectiva de cada subunidad, es decir, qué características tiene cada ámbito teniendo en cuenta la tipología del observador. Así, podemos determinar que el entorno de la dársena deportiva es la que concentra el mayor ratio e importancia de potenciales observadores, por concentración de la actividad turística, mientras que las manzanas de almacenamiento son de ámbito muy localista, con profundidad visual muy limitada, y de entorno propio de ámbito portuario comercial.

Estos parámetros se determinan a partir de un análisis semicuantitativo a partir de dos componentes principales: por una parte, la *visibilidad desde los principales puntos de observación* (Importancia del punto de Observación, "IO"), la cual tiene en cuenta el trazado respecto a la zona de intervención, la dirección visual predominante (dirección relativa del observador), la profundidad y amplitud de la visual (accesibilidad visual), y el tiempo de observación estimado; y por otra, se tiene en cuenta el *tipo y cuantía de los observadores*, donde se diferencia en función de la importancia relativa del impacto visual y su relevancia localista o regional. Así, de acuerdo a los parámetros descritos, se obtiene un intervalo de valores que son transformados a una escala de 1 a 5 (desde muy baja a muy alta, respectivamente).

Según la calificación de los puntos de observación y de las zonas visibles desde éstos (rango de visibilidad analizado), el análisis visual se complementa en la siguiente calificación de los espacios analizados:

- zonas de máxima visibilidad, si son muy accesibles visualmente desde algún punto de observación principal;
- zonas de visibilidad media, si son visibles desde más de la mitad de los puntos de observación secundarios y/o bien presentan alguna limitación visual desde un punto de observación principal;
- zonas de visibilidad baja, si son visibles desde menos de la mitad de los puntos de observación secundarios y/o bien presentan obstáculos visuales evidentes desde un punto de vista principal o únicamente son apreciables de forma sesgada (parcialmente);
- y terrenos en sombra, si no son visibles desde ninguno de los puntos de observación considerados,

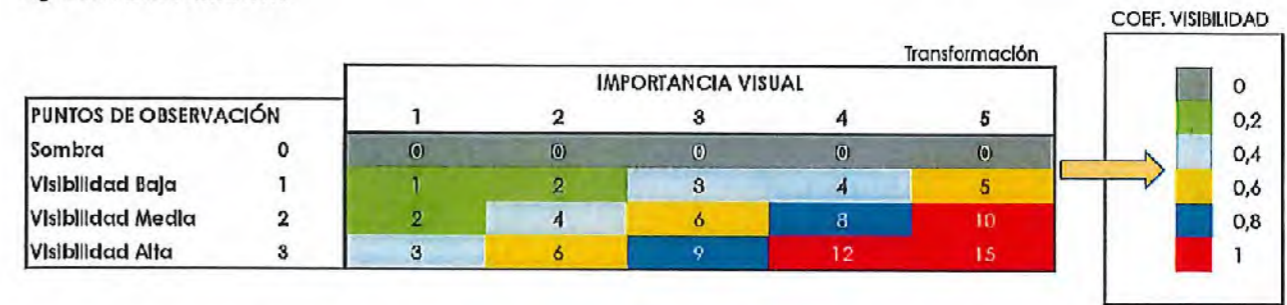
Teniendo en cuenta este criterio, la ponderación de la *visibilidad desde los puntos de observación* ("VO") sería la siguiente:

Zonas de sombra	Visibilidad Baja	Visibilidad Media	Máxima Visibilidad
0	1	2	3

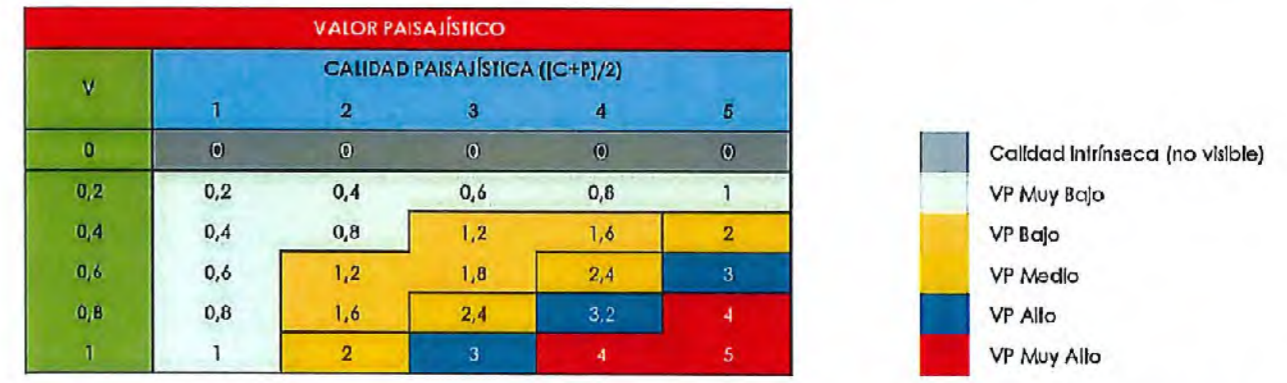
El *coeficiente de visibilidad (V)* tiene por finalidad trasladar la calificación cualitativa de la visibilidad del territorio a términos cuantitativos, de forma que resulta del producto de los dos componentes anteriores de acuerdo al siguiente operador:

$$V = IO \times VO$$

El intervalo de valores que se obtiene oscila entre los 0 y 15 puntos relativos. El Anexo I de la LOTUP determina que el coeficiente de visibilidad debe ser un número racional comprendido en el intervalo [0 y 1], por lo que se establece la siguiente transformación:



Asignando los valores de Muy Bajo (1), Bajo (2), Medio (3), Alto (4) y Muy Alto (5) a la valoración e introduciendo el coeficiente de visibilidad [0 a 1], el resultado oscila entre valores de 0 y 5. Así, se obtiene finalmente el *valor paisajístico (VP)* de acuerdo al siguiente cuadro:



La valoración de la integración paisajística de la actuación se realiza a partir de la identificación y valoración de sus efectos en el paisaje, mediante el análisis y valoración de la capacidad o fragilidad de éste para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajístico ni impedir la percepción de los recursos paisajísticos. Se justificará el cumplimiento de las determinaciones de los instrumentos de paisaje de aplicación o, en su defecto, se clasificará la importancia de los impactos paisajísticos como combinación de su magnitud y de la sensibilidad del paisaje, determinada por aspectos como la singularidad de sus elementos, su capacidad de transformación y los objetivos de calidad paisajística para el ámbito de estudio.

La *Fragilidad del Paisaje (FP)* es el parámetro que mide el potencial de pérdida de valor paisajístico (VP) debida a la alteración del medio si se desarrolla la actuación analizada. Pretende determinar el efecto de los cambios de uso del suelo. Por ello, esta vulnerabilidad está relacionada, fundamentalmente, con la *calidad intrínseca* (propiedad y función inherente del espacio y usos a los que está destinado en la actualidad), y su visibilidad en relación a su *orientación* (solanas y umbrías) y a su *exposición visual* (posición respecto a su pendiente y puntos de observación principales). Se



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

pueden considerar otras variables a incorporar a este análisis, pero las indicadas son las que recogen la mayor parte de la variabilidad acumulada.

La calidad intrínseca se determina por evaluación a partir de visitas sobre el terreno y corresponde a la calidad propia del espacio sin que por ello medie una condición de visibilidad por parte de un observador. Normalmente se le dota de mayor valor a aquellos espacios que presenten de mayor naturalidad y menos a los antropizados, si bien pueden introducirse ajustes al alza o a la baja en función del contexto en que se encuentra hasta en un grado (ajustes introducidos en paisajes íntegramente naturales, rurales o urbanos). Su evaluación se realiza igualmente estableciendo 5 grados de calidad intrínseca: Muy Baja, Baja, Media, Alta o Muy Alta.

En el caso de la exposición, se considera que las solanas son mucho más frágiles que las umbrías. La insolación de los rayos solares provoca que las solanas sean mucho más visibles que las umbrías, y por lo tanto una actuación en dicha exposición será mucho más importante que en una umbría. El relieve en solana presentará mayor fragilidad que en umbría, por lo que se diferencian estas cuatro exposiciones distintas:

Umbría: 292°5' a 67°5'; Media umbría: 67°5' a 112°5'; Solana: 112°5' a 247°5'; y Media solana: 247°5' a 292°5'.

En los casos de superficies llanas, la orientación es un factor irrelevante y no se considera un factor limitante de análisis.

Respecto a la exposición visual, la pendiente es directamente proporcional a la inclinación del terreno, de forma que un terreno con mayor pendiente es mucho más visible desde puntos más remotos que uno de pendiente casi nula, ya que no existen zonas que situadas entre el observador y los puntos más remotos del monte, sirvan de barrera visual. Se clasifica la pendiente en 5 niveles:

(P<5%; 5%<P<10%; 10%<P<20%; 20%<P<30%; y P>30%)

Se considera que cada variable tiene un peso específico distinto en su aportación para la determinación de la fragilidad, de forma que la expresión utilizada para su estimación es la siguiente:

$$\text{Fragilidad Paisajística (FP)} = 4 \text{ CI (Calidad Intrínseca)} + 3 \text{ P (Pendiente)} + \text{O (Orientación)}$$

En aquellos casos en los que se trate situaciones preexistentes (actuaciones ya ejecutadas o fase avanzada de desarrollo), podrá omitirse el proceso de ponderación y emitirse directamente un dictamen de acuerdo a los rangos señalados, incorporando reportaje fotográfico que justifique dicha valoración.

Por último, se valora la fragilidad visual (VF), referida al potencial que tiene una unidad o recurso para integrar o acomodarse a una determinada acción o proyecto atendiendo a la propia fragilidad del paisaje (FP) y las características o naturaleza de la acción o proyecto de que se trate, según el volumen, forma, proporción, color, material, textura, reflejos, y bloqueos de vistas a que pueda dar lugar. La fragilidad se valora de la siguiente forma: Muy Baja, Baja, Media, Alta o Muy Alta.

A continuación, se muestran los resultados de la valoración realizada:

**DÁRSENA EXTERIOR (ESIE) DESDE EL CASTILLO SANTA BÁRBARA**

<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>	
Importancia del Punto de Observación (IO)	Muy Alta
<b>VISIBILIDAD DESDE EL PUNTO DE OBSERVACIÓN (VO)</b>	
<input type="checkbox"/> Zonas de sombra	<input type="checkbox"/> Visibilidad Baja
<input type="checkbox"/> Visibilidad Media	<input checked="" type="checkbox"/> Máxima Visibilidad
Coeficiente de Visibilidad (V)	
1	
<b>VALORACIÓN</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Valoración Equipo Técnico (C)	<input type="checkbox"/> Valoración Público (P)
<input checked="" type="checkbox"/> No Regulatorio (VF=CxV)	
<b>VALOR PAISAJÍSTICO (FP) (C+P+O+V)</b>	
ALTO	
<b>FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA (FP=4CI+O+3P)</b>	
BAJA	
<b>FRAGILIDAD VISUAL</b>	
<input type="checkbox"/> MUY BAJA	<input type="checkbox"/> BAJA
<input checked="" type="checkbox"/> MEDIA	<input type="checkbox"/> ALTA
<input type="checkbox"/> MUY ALTA	

**MANZANA DE CONCESIONES DESDE EL CASTILLO SANTA BÁRBARA**

<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>	
Importancia del Punto de Observación (IO)	Muy Alta
<b>VISIBILIDAD DESDE EL PUNTO DE OBSERVACIÓN (VO)</b>	
<input type="checkbox"/> Zonas de sombra	<input checked="" type="checkbox"/> Visibilidad Baja
<input type="checkbox"/> Visibilidad Media	<input type="checkbox"/> Máxima Visibilidad
Coeficiente de Visibilidad (V)	
0,6	
<b>VALORACIÓN</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Valoración Equipo Técnico (C)	<input type="checkbox"/> Valoración Público (P)
<input checked="" type="checkbox"/> No Regulatorio (VF=CxV)	
<b>VALOR PAISAJÍSTICO (FP) (C+P+O+V)</b>	
MUY BAJO	
<b>FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA (FP=4CI+O+3P)</b>	
MUY BAJA	
<b>FRAGILIDAD VISUAL</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> MUY BAJA	<input type="checkbox"/> BAJA
<input type="checkbox"/> MEDIA	<input type="checkbox"/> ALTA
<input type="checkbox"/> MUY ALTA	

**MANZANA DE CONCESIONES DESDE LA AVENIDA DE LOÑING**

<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>	
Importancia del Punto de Observación (IO)	Muy Baja
<b>VISIBILIDAD DESDE EL PUNTO DE OBSERVACIÓN (VO)</b>	
<input type="checkbox"/> Zonas de sombra	<input type="checkbox"/> Visibilidad Baja
<input checked="" type="checkbox"/> Visibilidad Media	<input type="checkbox"/> Máxima Visibilidad
Coeficiente de Visibilidad (V)	
0,2	
<b>VALORACIÓN</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Valoración Equipo Técnico (C)	<input type="checkbox"/> Valoración Público (P)
<input checked="" type="checkbox"/> No Regulatorio (VF=CxV)	
<b>VALOR PAISAJÍSTICO (FP) (C+P+O+V)</b>	
MUY BAJO	
<b>FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA (FP=4CI+O+3P)</b>	
MUY BAJA	
<b>FRAGILIDAD VISUAL</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> MUY BAJA	<input type="checkbox"/> BAJA
<input type="checkbox"/> MEDIA	<input type="checkbox"/> ALTA
<input type="checkbox"/> MUY ALTA	



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### 4. OTRAS NORMAS Y DIRECTRICES DE CARÁCTER PAISAJÍSTICO.

En este apartado se analiza la relación de la actuación respecto a otros planes, estudios y proyectos de carácter paisajístico en trámite o ejecución en el mismo ámbito de estudio. En el caso que nos ocupa, el Estudio de Paisaje realizado por el Ayuntamiento de Alicante para su Catálogo de Protecciones, el cual no cuenta con aprobación definitiva y sobre el que la Autoridad Portuaria de Alicante presentó alegaciones atendiendo al ejercicio de las competencias exclusivas de los Puertos de Interés Estatal.

El Estudio de Paisaje del municipio, en su versión modificada, identifica al Puerto de Alicante dentro de dos unidades paisajísticas: la UP-02.01 (Puerto Deportivo) y la UP-02.02 (Puerto Comercial).

La UP-02.01 incluye, en la misma unidad paisajística, la dársena deportiva, entorno del hotel Mellá y Playa del Postiguet.

La descripción y valoración realizada son descritas en las fichas siguientes:

Unidad de Paisaje 02.01: PUERTO DEPORTIVO			
<b>CALIDAD DE LA ESCENA</b>			
		Puntuación	Valor
CALIDAD FISIAGRÁFICA	Dominio	1	2
	Complejidad de las formas	3	
USOS DEL SUELO Y VEGETACIÓN	Diversidad	3	3
	Calidad visual	3	
ELEMENTOS ARTIFICIALES		2	2
MASAS DE AGUA		4	4
COMPOSICIÓN	Interacción	4	4
	Cromatismo	4	
<b>TOTAL CALIDAD VISUAL</b>			<b>3</b>
<b>IMPORTANCIA DE LA ESCENA</b>			
		Puntuación	Valor
SINGULARIDAD O RAREZA		4	4
REPRESENTATIVIDAD		4	4
<b>TOTAL IMPORTANCIA DE LA ESCENA</b>			<b>4</b>
<b>VALOR DE LA CALIDAD PAISAJÍSTICA</b>			
		Puntuación	Valor
CALIDAD PAISAJÍSTICA	(Equipo redactor)	4,38	Muy Alto
PERCEPCIÓN CIUDADANA	(Proceso de Participación Pública)	4,17	Muy Alto
ANÁLISIS VISUAL	(Cálculo de la visibilidad)	1,00	Muy Alto
<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>		<b>4,27</b>	<b>MUY ALTO</b>



UNIDAD DE PAISAJE FOTOGRAFÍA	PORT ESPORTIU LOCALIZACIÓN	UP02.01	
<b>DESCRIPCIÓN GENERAL</b>			
<p>El puerto de Alicante se localiza en la fachada marítima de la ciudad e, históricamente, ha sido su principal motor económico, con un tráfico creciente tanto de mercancías como pesajeros. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX, ha visto como disminuía progresivamente su relevancia hasta que, en 1992, con la aprobación del Plan Especial del Puerto, se planificó la expansión hacia el sur en lo que antiguamente se conocía como la ribera de Bayer. Así, la bahía portuaria de la Explanada de España se convirtió en un moderno puerto deportivo con una zona de ocio que circunda la lámina de agua en los muelles de levante y poniente. Por otro lado, junto a las avenidas de Loring, del Almirante Julio Guillén Tato y del Conde de Vallellano se sitúa un paseo marítimo flanqueado por una alineación de ejemplares de <i>Washingtonia filifera</i>; mientras que en la avenida del Almirante Julio Guillén Tato se localizan los edificios de la antigua Lonja pasquera (ahora convertida en sala de exposiciones) y un aparcamiento subterráneo, sobre el que se localiza una plaza pavimentada en la que se permiten usos temporales de ocio.</p>			
<b>CRITERIOS DE VALORACIÓN</b>			
<p>Se trata de una de las imágenes turísticas más relevantes de la ciudad de Alicante: desde la Explanada de España se observan los numerosos barcos de recreo en los diferentes pantalanes en los que predomina el color blanco de las embarcaciones, sobre el azul del mar Mediterráneo; desde las zonas de ocio de los muelles de Levante y Poniente, la imagen la domina el monte Bonocanti con el Castillo de Santa Bárbara en su cima, atrayendo la vista de los espectadores, que llegan casi a olvidar el intenso tráfico motorizado de las avenidas de Loring y del Conde de Vallellano.</p>			
<b>VALORACIÓN</b>			
Preferencia ciudadana	Calidad Paisajística	Accesibilidad visual	<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>
Muy Alta	Muy Alto	Muy Alta	<b>MUY ALTO</b>
<b>OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantener las características paisajísticas de la lámina de agua marina y los barcos de recreo.</li> <li>- Control de los establecimientos de la zona de ocio de los muelles de Levante y Poniente.</li> </ul>			
<b>MEDIDAS PROPUESTAS</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incorporación de la unidad de paisaje a la Infraestructura Verde municipal.</li> <li>- Incorporación de la unidad de paisaje en la sección de Paisaje del Catálogo de Protecciones.</li> <li>- Establecer medidas efectivas de pacificación del tráfico y reducción de intensidades medias diarias de vehículos en las avenidas de Loring y del Conde de Vallellano.</li> <li>- Establecer una normativa de integración paisajística para los usos temporales de ocio y para los elementos publicitarios exteriores de los establecimientos de ocio de los muelles de Levante y Poniente.</li> </ul>			



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La UP-02.02 recoge el resto de la infraestructura portuaria. La descripción y valoración realizada son descritas en las imágenes siguientes:

Unidad de Paisaje 02.02: PUERTO COMERCIAL			
<b>CALIDAD DE LA ESCENA</b>			
CALIDAD FISIOGRAFICA	Dominio	Puntuación	Valor
	Complejidad de las formas	1	1
USOS DEL SUELO Y VEGETACIÓN	Diversidad	2	1,6
	Calidad visual	1	
ELEMENTOS ARTIFICIALES		1	1
MASAS DE AGUA		4	4
COMPOSICIÓN	Interacción	1	1
	Cromatismo	1	
<b>TOTAL CALIDAD VISUAL</b>			<b>1,7</b>
<b>IMPORTANCIA DE LA ESCENA</b>			
		Puntuación	Valor
SINGULARIDAD O RAREZA		1	1
REPRESENTATIVIDAD		1	1
<b>TOTAL IMPORTANCIA DE LA ESCENA</b>			<b>1</b>
<b>VALOR DE LA CALIDAD PAISAJÍSTICA</b>			<b>1,35</b>
<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>			
		Puntuación	Valor
CALIDAD PAISAJÍSTICA	(Equipo redactor)	1,69	Bajo
PERCEPCIÓN CIUDADANA	(Proceso de Participación Pública)	3,56	Alto
ANÁLISIS VISUAL	(Cálculo de la visibilidad)	0,60	Media
<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>			<b>1,67</b>



UNIDAD DE PAISAJE	PUERTO COMERCIAL	UP02.02
FOTOGRAFÍA	LOCALIZACIÓN	
<b>DESCRIPCIÓN GENERAL</b>		
Desde sus orígenes, el mar ha sido un pilar básico en el crecimiento económico, cultural y estratégico de la ciudad. El paisaje marítimo alicantino atrae a una enorme cantidad de turismo, tanto nacional y cada vez son más los cruceros que hacen escalas en el puerto de Alicante. Conectado por modernas autovías y autopistas con Castilla y Andalucía, el puerto se encuentra ubicado dentro de la ciudad, a 12 minutos del aeropuerto, y está unido a la red nacional ferroviaria que llega hasta los muelles. De este modo, el Puerto de Alicante se presenta como un punto estratégico para los servicios de almacenamiento y distribución. El Plan Especial del Puerto de 1992 permitió, entre otras cosas, la ampliación del puerto hacia el sur, en paralelo a los barrios de la entrada sur de Alicante, reclamando del mar terreno para la construcción de 4 muelles para alojar una nueva Terminal de pasajeros (32.000 m2 de superficie), una terminal multifuncional para el tráfico de contenedores (150.500 m2) y una terminal de granales (120.000 m2).		
<b>CRITERIOS DE VALORACIÓN</b>		
El puerto de Alicante creció y se desarrolló junto con la ciudad, creando un mejor entorno marítimo que encajaba en la planificación urbanística de Alicante, con el traslado simultáneo de las industrias antiguas en la entrada Sur de Alicante a polígonos industriales lejos del núcleo urbano. El Ayuntamiento de Alicante autorizó la construcción de muchos viviendas nuevas en los terrenos colindantes a la zona de ampliación del Puerto, en los barrios de San Gabriel, Benolua y Dabel, donde vive el 21% de los residentes de la ciudad, manteniendo de este modo una sólida unión del puerto con la ciudad.		
Preferencia ciudadana	Calidad Paisajística	Accesibilidad visual
Alta	Baja	Media
<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>		
<b>BAJO</b>		
<b>OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA</b>		
- Gestión del carácter industrial y pesquero de este sector del puerto de Alicante.		
<b>MEDIDAS PROPUESTAS</b>		
- Regulación del paisaje portuario de actividades económicas mediante las Normas de Integración Paisajística.		

La modificación propuesta actuaría, de acuerdo a la delimitación realizada por el estudio de paisaje municipal, dentro de la unidad de paisaje UP-02.02 "Puerto Comercial", cuyo VALOR PAISAJÍSTICO ES "BAJO" y cuyas medidas estarían destinadas a la regulación del paisaje portuario de actividades económicas mediante normas de integración paisajística.

En el caso de la UP-02.01, el estudio de paisaje valora la calidad paisajística como "Muy Alta" y una accesibilidad visual como "Muy Alta", lo que le confiere un valor paisajístico de "MUY ALTO". La fragilidad paisajística se valora como "Media" y la fragilidad visual como "Alta".

Este EIP ha estimado, para el conjunto visual de la UP-02.01 y UP-02.02 (ámbito de intervención) desde el Castillo Santa Bárbara, un valor paisajístico de "ALTO", y una fragilidad paisajística y visual de "Baja" y "Media", respectivamente.



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

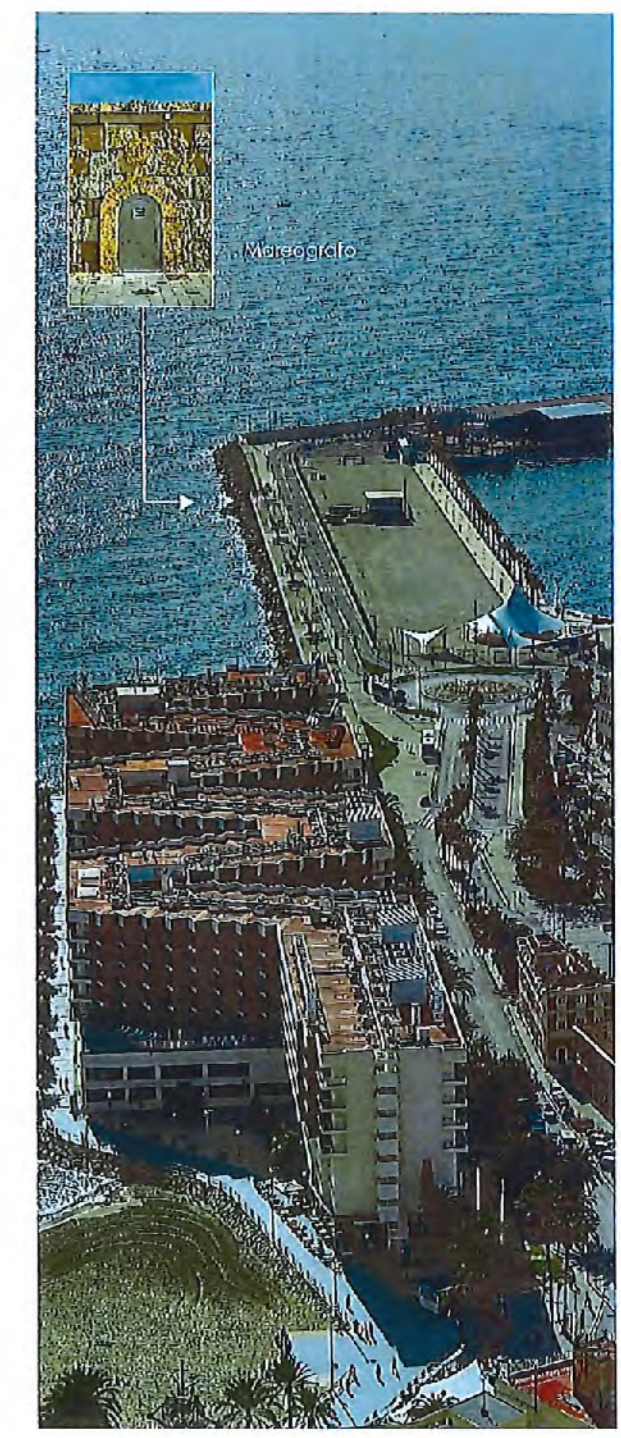
PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a los Recursos Paisajísticos el Estudio de Paisaje identifica dos elementos: El edificio de la Aduana (RP01) y la Lonja (RP31), los cuales no se encuentran afectados por el ámbito de modificación. Se detallan a continuación:

RECURSOS PAISAJÍSTICO	DUANA DEL PORT	RP01	
<b>FOTOGRAFÍA</b>			
<b>DESCRIPCIÓN GENERAL</b> Edificio neobarroco de 1908-1912, restaurado en 2013 substituyendo la cubierta. Situada en el entorno del puerto al tratarse de una edificación necesaria del puerto en la zona del muelle de poniente. La fachada principal acentúa la división entre las tres plantas que lo conforman, mediante el uso de diferentes recursos arquitectónicos, como cornisas y huecos entre plantas. El edificio toma una dirección E-O en el muelle de Levante.			
<b>TIPO DE ELEMENTO</b>	Cultural-patrimonial	<b>UNIDAD DE PAISAJE:</b> UP-02.01	
<b>VALORACIÓN</b>			
Preferencia ciudadana	Calidad Paisajística	Accesibilidad visual	<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>
Muy Alta	Muy Alta	Muy Alta	MUY ALTO
<b>FIGURA DE PROTECCIÓN</b>			
Sin figura de protección			
<b>OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA</b>			
-Aumentar la visibilidad de la fachada posterior del edificio.			
-Evitar el enombriamiento con elementos móviles de la fachada delantera.			

RECURSOS PAISAJÍSTICO	LLOTJA DEL PEIX	RP31	
<b>FOTOGRAFÍA</b>			
<b>DESCRIPCIÓN GENERAL</b> Edificio que se encuentra en el puerto junto al paseo, la fachada tiene estilo historicista, en los arcos de las aberturas se utiliza de forma sugerente decoración de inspiración árabe. La entrada principal se sitúa dos un patio donde se puede observar la estructura de pilares de hierro fundido. Estos se cierran con dos grandes verjas de hierro fundido, que dan cohesión al espacio.			
<b>TIPO DE ELEMENTO</b>	Social-Cultural	<b>UNIDAD DE PAISAJE:</b> UP-02.01	
<b>VALORACIÓN</b>			
Preferencia ciudadana	Calidad Paisajística	Accesibilidad visual	<b>VALOR PAISAJÍSTICO</b>
Muy Alta	Alta	Media	MEDIO
<b>FIGURA DE PROTECCIÓN</b>			
Sin Figura de protección			
<b>OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA</b>			
-Conservar la morfología y el edificio.			



El Estudio de Paisaje no incluyó los mareógrafos de Alicante, los cuales el EIP sí los incorpora con el objetivo de que la ordenación los tenga en cuenta para su puesta en valor, como elemento de interés científico y su relevancia histórica en el Puerto de Alicante.

el día 26 NOV. 2019



## MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

### ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

#### 5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

En cuanto a las directrices de ordenación e Integración paisajística, el art. 8 de la LOTUP determina que "la planificación territorial y urbanística, la implantación de usos y los proyectos de infraestructuras, preservarán y potenciarán la calidad de los paisajes y su percepción visual aplicando los siguientes criterios:

- Las construcciones se adaptarán al medio en el que se sitúen, sea rural o urbano, teniendo en cuenta los elementos culturales existentes en el ámbito de la actuación.
- Se respetarán los elementos culturales, la topografía y la vegetación como elementos conformadores del carácter de los paisajes, considerándolos condicionantes y referentes de los proyectos.
- Todas las actuaciones garantizarán la correcta visualización y acceso al paisaje. Para ello:
  - Mantendrán el carácter y las condiciones de visibilidad de los paisajes de mayor valor, especialmente los agropecuarios tradicionales, los abiertos y naturales, las perspectivas de conjuntos urbanos históricos o tradicionales, los elementos culturales y el entorno de recorridos escénicos.
  - Con carácter general, se preservarán de la urbanización y de la edificación los elementos dominantes que constituyen referencias visuales del territorio: crestas de montañas, cúspides del terreno, bordes de acantilados, zonas con pendientes elevadas, hitos y elevaciones topográficas.
  - Respetarán zonas de afección paisajística y visual en torno a los puntos de observación que faciliten las vistas más significativas de cada lugar y los que contribuyan a la puesta en valor de la Infraestructura verde.
- Las unidades de paisaje, definidas como las áreas geográficas con una configuración estructural, funcional o perceptiva diferenciada, que han adquirido los caracteres que las definen a lo largo del tiempo, constituirán una referencia preferente en la zonificación del territorio propuesta en los planes territoriales y urbanísticos.
- Los desarrollos territoriales y urbanísticos se integrarán en la morfología del territorio y del paisaje, definiendo adecuadamente los bordes urbanos y la silueta urbana, y preservando la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar.
- La planificación urbanística y territorial adoptará determinaciones para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, garantizando con el diseño de los espacios públicos y el viario la funcionalidad de la infraestructura verde y el mantenimiento de las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan.

Por su parte, el art. 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, relativo a la articulación urbanística de los puertos, señala que:

"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".

En consecuencia, el EIP, atendiendo a las necesidades de explotación portuaria definidas a través de su Plan de Usos, Plan Estratégico, pretende garantizar el cumplimiento de dichos objetivos, integrando en la medida de lo posible los criterios y directrices establecidas con carácter general en materia paisajística. Para ello, la modificación implementa las siguientes medidas:

En la zona de la dársena exterior (zona Este):

- Puesta en valor de los mareógrafos, dotándolos de visibilidad y accesibilidad al público.
- Continuación de los usos náutico-deportivos y terciarios actualmente existentes en la dársena deportiva, favoreciendo un continuo en dirección hacia la terminal de cruceros.
- Garantizar la preservación de la pasarela localizada en el muelle 12, sobre el dique de levante.
- Preservar las principales vistas hacia el Castillo Santa Bárbara, actuando de puerta de acceso visual principal desde el mar.
- Mantener o reducir las alturas de las edificaciones y aumentar la permeabilidad al reducir la ocupación máxima sobre parcela.
- Mantener las distancias (pasillos visuales) desde el cantil de los muelles.

En la zona de concesiones y almacenamiento:

- Mantener, de acuerdo al Plan Especial vigente, los edificios de la Autoridad Portuaria y el Centro de Negocios como singulares.



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### 6. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La valoración de la integración paisajística de la actuación se realiza a partir de la identificación y valoración de sus efectos en el paisaje, mediante el análisis y valoración de la capacidad o fragilidad de éste para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajístico ni impedir la percepción de los recursos paisajísticos. Se pretende justificar el cumplimiento de las determinaciones de los instrumentos de paisaje de aplicación o, en su defecto, clasificar la importancia de los impactos paisajísticos como combinación de su magnitud y de la sensibilidad del paisaje, determinada por aspectos como la singularidad de sus elementos, su capacidad de transformación y los objetivos de calidad paisajística para el ámbito de estudio.

La *Integración Visual (IV)* es el parámetro que valora la integración de la actuación a partir del análisis visual del ámbito mediante el estudio y valoración de la visibilidad de la actuación, las vistas hacia el paisaje desde los principales puntos de observación, los cambios en la composición de las mismas, y los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente. Se determina considerando el grado de acomodación, graduándose desde Muy Baja a Muy Alta (5 grados).

A efectos de identificar y valorar los efectos de la actuación sobre el paisaje, el análisis visual podrá llevarse a cabo mediante técnicas de modelización y simulación visual que permitan controlar su resultado comparando escenas, fondos y perspectivas, antes y después de ésta, y con y sin medidas de integración paisajística, tales como infografías, fotocomposiciones, secciones, dibujos u otros, de manera que sea entendible por público no especializado. En los casos en los que la actuación no suponga un cambio significativo respecto a los usos preexistentes, será suficiente incorporar modelados que permitan interpretar sin dificultad la propuesta que pretende llevarse a cabo (por ejemplo, planos de alzados, representaciones gráficas de volumetría, fachadas, esquemas de ocupación y separaciones, etc.) u otro tipo de representación que facilite la comprensión de la actuación evaluada, siendo este el caso.

El primer aspecto a considerar es la integración de los muellegrafos, los cuales la modificación del Plan Especial prevé su puesta en valor manteniéndolos y garantizando su accesibilidad pública.

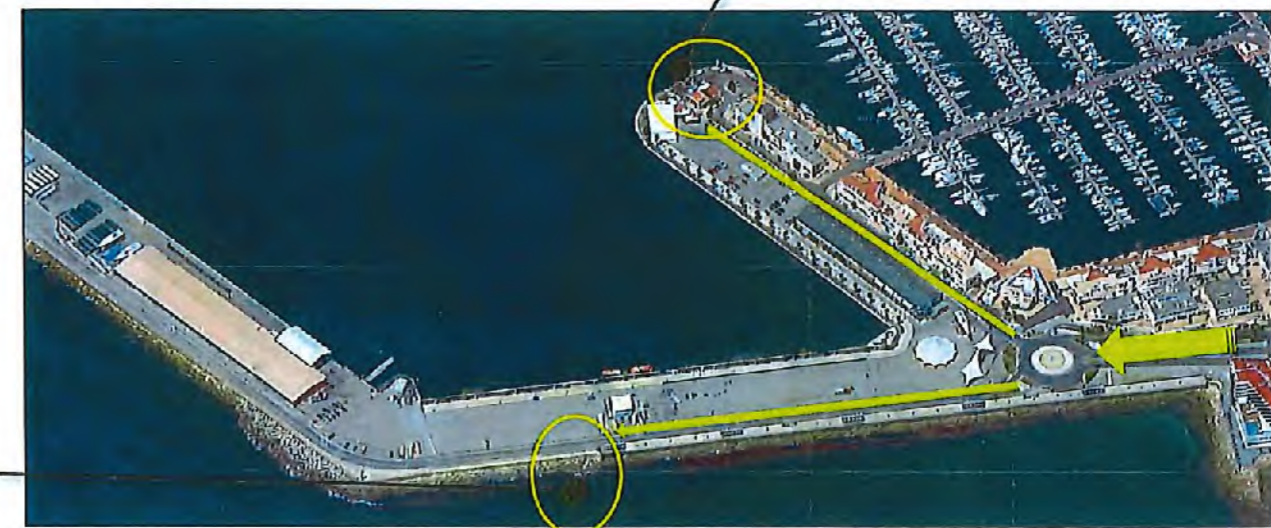
### PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS



Los usos previstos suponen dar continuidad a los existentes en la actual dársena deportiva, fomentando los usos náuticos y terciarios vinculados.  
 La modificación del Plan Especial introduce la obligatoriedad de garantizar la accesibilidad pública al muellegrafo, manteniendo las condiciones actuales del edificio.



Se garantiza la accesibilidad desde el entorno urbano al muellegrafo a través de la pasarela del dique de levante, siendo visible desde la misma.



el día 26 NOV. 2019



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Para analizar la integración de la modificación se muestra, a continuación, la normativa propuesta respecto a la actualmente vigente, a los efectos de compararlos.

ORDENANZAS ZONA DÁRSENA EXTERIOR				
NORMATIVA VIGENTE	ALTERNATIVA REFERENCIA		MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5	
	ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE		UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE	
	INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA DE LEVANTE (SECTOR 1 PDDP)		DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL)	
ORDENANZA APLICABLE (CON CARÁCTER GENERAL)	PARÁMETROS	ZONA I	PARÁMETROS	DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL)
<p>... "Se entiende por parcela neta se considerará compuesta por la totalidad de la superficie a que se refiera la concesión que ampare la edificación que se prevea construir, que no podrá sobrepasar una edificabilidad de 1,20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.</p> <p>La ocupación podrá ser del 100% sobre parcela neta y la altura máxima será de 12 metros, salvo en aquellos supuestos en que por necesidades técnicas se haya de superar, en el todo o en una parte, la mencionada cifra. En ningún caso podrán rebasarse dos plantas de edificación (PB + 1)."</p> 	SUPERFICIE BRUTA	26.500 m <sup>2</sup>	SUPERFICIE BRUTA	53.091 m <sup>2</sup>
	SUPERFICIE NETA	16.000 m <sup>2</sup>	SUPERFICIE NETA	42.619 m <sup>2</sup>
	OCUPACION EN PLANTA		OCUPACION EN PLANTA	
	En sótano	16.000 m <sup>2</sup>	En sótano	100%
	Sobre rasante	7.500 m <sup>2</sup>	Sobre rasante	70%
	SUPERFICIE CONSTRUIDA		SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
	En sótano	16.000 m <sup>2</sup>	En sótano	100%
	Sobre rasante	15.000 m <sup>2</sup>	Sobre rasante	1 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
	ALTURAS MÁXIMAS		ALTURAS MÁXIMAS	
	En sótano	0'8 a Intradós	En sótano	0'8 a Intradós
	Sobre rasante	7 metros	Sobre rasante	7 metros
	NUMERO DE PLANTAS	PB + 1	NUMERO DE PLANTAS	PB + 1
	RETRANQUEOS		RETRANQUEOS	
	A linderos	10 metros	A linderos	3 metros*
	A cantiles	10 metros	A cantiles	10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Su altura	SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Su altura	
TIPOLOGÍA	Abierta	TIPOLOGÍA	Abierta	
PLAZAS DE APARCAMIENTO	150			
	Requiere un proyecto que contemple la totalidad de la parcela, o bien, un anteproyecto que defina unitariamente la disposición volumétrica, si el desarrollo futuro se previera realizar mediante más de un proyecto. Las alturas sobre rasante se computarán desde el exterior del intradós del techo del sótano hasta el intradós del forjado de cubierta. El retranqueo situado al Norte se utilizará como vial de servicio.		Las alturas sobre rasante se computarán desde el pavimento de la planta baja hasta el intradós del forjado de cubierta. *Se exceptúan del retranqueo a linderos los edificios existentes: mareógrafo, edificio del muelle 10 y tinglado del muelle 14. Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento. Deberá mantenerse acceso público a las instalaciones del mareógrafo situadas en el muelles 10 y en el primer tramo del dique de abrigo de levante (muelle 12).	





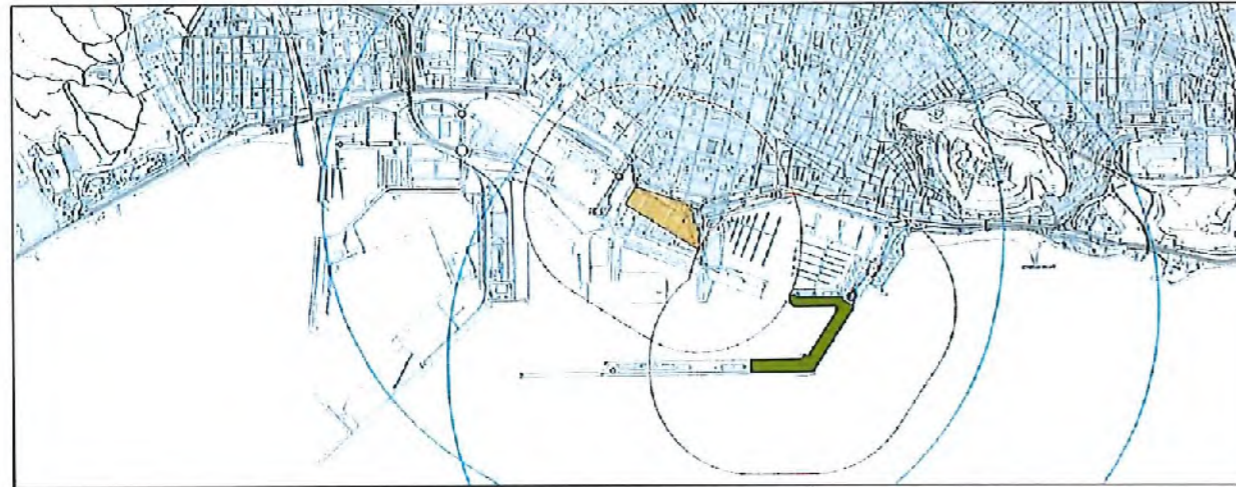
# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	01
Fecha:	Noviembre de 2018

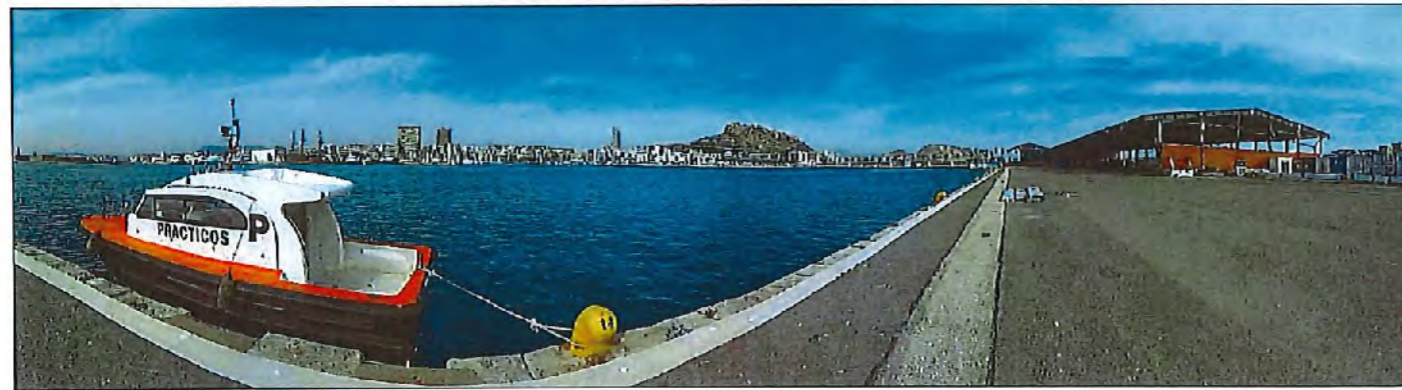
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Buffer de 500 m y 1.500 m desde los ámbitos de modificación.



El factor escala (distancia al punto de observación principal vs volumetría) hace prácticamente inapreciable el cambio propuesto



La normativa actual que la ocupación pueda ser del 100% sobre la parcela neta y la altura máxima será de 12 metros, salvo en aquellos supuestos en que por necesidades técnicas se haya de superar, en el todo o en una parte, la mencionada cifra. En ningún caso deben rebasarse dos plantas de edificación (PB + 1). La modificación propone, entre otros aspectos, reducir la altura efectiva y hacer más permeable la ocupación de la parcela (hasta el 70%).  
 En los esquemas se representa un ejemplo visual con el objetivo de demostrar que tanto la normativa vigente como la propuesta en la modificación propuesta son compatibles con el entorno, y no introducen elementos que puedan distorsionar la tipología dominante en dicho ámbito, ni las vistas principales hacia el Castillo Santa Bárbara, el cual preserva su dominancia en altura y el skyline de la ciudad.

IVI = 4 (ALTA)

el día 26 NOV. 2019



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

ORDENANZAS MANZANA DE CONCESIONES Y ALMACENAMIENTO	
ESTAS ORDENANZAS NO SON MODIFICADAS POR LA MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5	
ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE.	
CONDICIONES GENERALES.	
PARÁMETROS	MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAMIENTO (SECTOR 3MP DEL PDDP)
SUPERFICIE BRUTA	270.633 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	213.317 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	80%
SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA	
En sótano	100% de ocupación
Sobre rasante	1'20 m <sup>2</sup> / m (**)
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0'8 a Intradós
Sobre rasante	12 metros (**)
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	3 metros (**)
NUMERO DE PLANTAS	PB + 1 (*) (**)
TIPOLOGÍA	Abierta (**)
OBSERVACIONES: El exceso de edificabilidad de los 2 edificios que se conservan no disminuye la que corresponde a la aplicación del parámetro en el resto del suelo edificable. Se exceptúan de los límites de alturas y número de plantas las instalaciones técnicas que se requiriesen para el ejercicio de la actividad, que podrán superar los parámetros indicados en lo que fuere necesario.	
(*) En el caso concreto del edificio de aparcamiento en altura a ejecutar en la parcela de 4.000 m <sup>2</sup> situada frente a la fachada SW del edificio de la APA, con el fin de obtener el máximo aprovechamiento de la parcela para la actividad a desarrollar, se permitirá construir el nº de plantas que técnicamente fuera viable respetando las prescripciones del PGM de Alicante en cuanto a altura libre por planta, y no superando en ningún caso la limitación de 12 metros de altura máxima.	
(**) En el caso concreto de la parcela ocupada por la Sede de la Capitanía Marítima, las ordenanzas de aplicación serían las siguientes:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Superficie construida sobre rasante, 1'75 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>s.</li> <li>• Altura máxima sobre rasante, 16 m.</li> <li>• Separación entre edificios, 0 m.</li> <li>• Número de plantas, PB+2.</li> <li>• Tipología: Abierta, variedad Adosada.</li> <li>• Altura de Alero: +14,00 m.</li> <li>• Se permitirán Elementos Salientes de hasta 1,50 m sobre el acerado, situado a una altura superior a los 8,00 m., quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.</li> <li>• Se permitirán Aleros sobre acerado de hasta 2,50 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m.</li> </ul>	
Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento.	
Los proyectos que contemplen movimiento de tierras en las parcelas situadas al oeste del Sector 3MP Zona I, donde se ubican la estación de autobuses, el barrio de Hellodoro Madrona y la concesión otorgada a Hierros Tolón, deberán incorporar la realización de un seguimiento arqueológico de los trabajos de excavación que conlleven las obras, con el objeto de detectar la posible presencia de un refugio de la Guerra Civil. En el caso de que se compruebe la existencia de esta construcción o se halle algún resto arqueológico de cualquier otro tipo, se comunicará su hallazgo a la administración competente para que establezca las actuaciones y medidas correctoras que estime oportunas.	



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA



En este ámbito la modificación propuesta NO introduce cambios respecto a las condiciones actuales. Únicamente incorpora nuevos usos.

IVI = 5 (MUY ALTA)

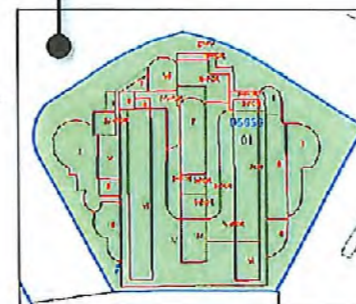


ESQUEMA DEL ÁMBITO APROXIMADO DE MODIFICACIÓN



Autoridad Portuaria

Edificios a mantener según el Plan Especial vigente



Centro de Negocios

En las observaciones que acompañan a las ordenanzas, se hace mención a dos edificios que deben mantenerse. Tal como se recoge en el vigente Plan Especial del puerto, estos edificios corresponden a la antigua "Casa del Mar" (actualmente, centro de negocios) y el edificio de la "Junta del Puerto" (actualmente, Autoridad Portuaria), los cuales mantienen su excepcionalidad en cuanto a los parámetros urbanísticos establecidos. Como se puede apreciar en el esquema (ejemplo de aplicación de la normativa vigente y propuesta, no hay modificación alguna respecto a su incidencia visual, dado que únicamente incorpora nuevos usos.



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### 7. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

En el Documento Inicial Estratégico (DIE) que se remitió al órgano ambiental al inicio del expediente de evaluación ambiental, se realizó un diagnóstico y contextualización ambiental de la situación actual considerando los elementos que conforman la Infraestructura Verde, en adelante "IV", definida en la LOTUP.

La IV responde al sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores, extendiéndose tanto a suelos urbanos como urbanizables en cuanto pretende garantizar la incorporación de los espacios libres y zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión.

El art. 4 de la LOTUP establece también que la identificación y caracterización de los espacios que componen la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana se realizará en los instrumentos de planificación territorial y urbanística, a escala regional, supramunicipal, municipal y urbana, siendo la Consellería competente en materia de ordenación del territorio y paisaje la encargada de supervisar su coherencia y funcionalidad. Así mismo, determina que la planificación urbanística y territorial definirá y caracterizará la infraestructura verde con carácter previo a la ordenación de usos y actividades en el territorio, motivo por el cual se consideró adecuado a la hora de valorar opciones y alternativas.

Por otra parte, como infraestructura portuaria de ámbito estatal, nuestra normativa de referencia es el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El art. 56 de dicha norma, relativa a la articulación urbanística de los puertos, señala que:

*"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".*

Atendiendo a tales requerimientos, la Autoridad Portuaria de Alicante remitió al órgano ambiental un borrador de la modificación del Plan Especial cuya alternativa resultante pretendía intervenir sobre las zonas descritas en el apartado anterior. Dicha alternativa atendía a las necesidades de ordenación y explotación portuaria, pero teniendo en cuenta los criterios medioambientales que pudieran derivarse del análisis preliminar, incluyendo los criterios paisajísticos.

A la hora de analizar dichos condicionantes, el DIE identificó los elementos conforman la I.V. los cuales, de acuerdo a la LOTUP, son los siguientes:

- a) Los espacios que integran la Red Natura 2000 en la Comunitat Valenciana, seleccionados o declarados de conformidad con lo establecido en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.
- b) Los espacios naturales protegidos, declarados como tales de acuerdo con la legislación sobre espacios naturales protegidos de la Comunitat Valenciana.
- c) Las áreas protegidas por Instrumentos Internacionales en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.
- d) Los ecosistemas húmedos y masas de aguas, continentales y superficiales, así como los espacios adyacentes a los mismos que contribuyan a formar paisajes de elevado valor que tengan al agua como su elemento articulador.
- e) Los espacios de la zona marina cuya delimitación, ordenación y gestión deba hacerse de forma conjunta con los terrenos litorales a los que se encuentren asociados, teniendo en cuenta lo dispuesto por la legislación y la planificación sectoriales, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y los Instrumentos que la desarrollan.
- f) Los espacios costeros de interés ambiental y cultural que, no estando incluidos en los supuestos anteriores, se hayan recogido en el planeamiento urbanístico, en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o en los instrumentos que la desarrollan, o en los planes y proyectos promovidos por la administración sectorial con competencias en materia de costas.
- g) Los montes de dominio público y de utilidad pública o protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente catálogo, las áreas de suelo forestal de protección, según la normativa sectorial aplicable, y los terrenos necesarios o convenientes para mantener la funcionalidad de las zonas forestales protegidas.
- h) Las áreas agrícolas que, por su elevada capacidad agrológica, por su funcionalidad respecto de los riesgos del territorio, por conformar un paisaje cultural identitario de la Comunitat Valenciana, o por ser soporte de productos agropecuarios de excelencia, sean adecuadas para su incorporación a la infraestructura verde y así lo establezca la planificación territorial, urbanística o sectorial.
- i) Los espacios de interés paisajístico incluidos o declarados como tales en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en los instrumentos que la desarrollan, o los incorporados a la planificación a partir de los instrumentos propios de la ordenación y gestión paisajística que se definen en el artículo siguiente.
- j) Los espacios de elevado valor cultural que tengan esa consideración en aplicación de la normativa sectorial de protección del patrimonio cultural, artístico o histórico, incluyendo sus entornos de protección.
- k) Las zonas críticas por la posible incidencia de riesgos naturales, directos e inducidos, de carácter significativo, que estén delimitados y caracterizados por la normativa de desarrollo de la presente ley, por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o por los instrumentos que la desarrollen.
- l) Las áreas que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la presente ley y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas, tanto por su valor actual como por su



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

valor potencial, para su incorporación a la infraestructura verde, por ser necesarias para el mantenimiento de su estructura y funcionalidad.

m) Los ámbitos que garanticen la adecuada conectividad territorial entre los diferentes elementos constitutivos de la infraestructura verde, con especial referencia a los cauces fluviales y sus riberas, las vías pecuarias y otras afecciones de dominio público que cumplan esta función, así como los corredores ecológicos y funcionales.

n) Los espacios ubicados en el suelo urbano y en el suelo urbanizable que la planificación municipal considere relevantes para formar parte de la infraestructura verde, por sus funciones de conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con los elementos de la infraestructura verde situados en el exterior de los tejidos urbanos. Se atenderá no sólo a la identificación puntual de estos espacios sino también a sus posibilidades de interconexión ambiental y de recorridos.

A continuación se ponen de manifiesto los más relevantes, identificados en el Documento Inicial Estratégico:

### ÁREAS NATURALES DE INTERÉS Y BIODIVERSIDAD. -

Tratándose de una modificación que se desarrolla sobre los muelles portuarios, no hay incidencia sobre el PATFOR ni ningún otro instrumento de ordenación supramunicipal cuya vocación esté dirigida a la ordenación ambiental del territorio interior. No obstante se ha verificado que no exista afección sobre elementos pecuarios, senderos o árboles singulares, tal y como se refleja en la siguiente imagen.

PATFOR: Suelo Forestal Estratégico | Montes gestionados | Senderos y Vías Pecuarias | Árboles singulares



### COPUT. -

Respecto a la cartografía temática de la antigua COPUT no resulta de relevancia para el caso que nos ocupa, ya que se trata de terrenos ganados al mar y los aspectos tratados en aquella es de interés para ocupaciones en áreas de interior.

### RIESGOS. -

Revisado el PATRICOVA (Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana) en su última versión, y el SNCZI (Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables) a nivel estatal, las fuentes de referencia, no se detectan áreas de riesgo.

Riesgo por avenida e inundación (PATRICOVA + SNCZI)



### ELEMENTOS PATRIMONIALES Y CULTURALES DE INTERÉS. -

Respecto a los elementos patrimoniales que pudieran verse afectados, no se ha detectado ningún elemento catalogado. No obstante, como posteriormente se tratará, existen elementos de interés cultural/científico que son susceptibles de poner en valor, como es el caso del mareógrafo de Alicante, y que así fue contemplado en el borrador del Plan.

### PASILLOS VISUALES HACIA ZONAS DE INTERÉS. -

El DIE también tuvo en cuenta la relevancia del Castillo Santa Bárbara como elemento identitario del skyline de la ciudad de Alicante, de forma que se preservaban los pasillos visuales desde los principales puntos de observación, especialmente desde las áreas de acceso a la ciudad con origen en la terminal de cruceros.



# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE;	
Versión:	01
Revisión:	01
Fecha:	Noviembre de 2018

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### ELEMENTOS DE CONEXIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE. -

Como resultado de lo descrito con anterioridad, la conectividad con los elementos conformantes de la I.V. urbana se realiza a través de la Plaza del Puerto y la pasarela de la zona donde se celebran los eventos de la regata Volvo Ocean Race (VOR), aspecto que el Plan mantiene para garantizarla. Respecto al área de manzanas destinada actualmente a concesiones y almacenamiento, no se produce alteración sobre las áreas de conectividad ya existentes.

Conectividad Infraestructura Verde ZONA DE MARINA DEPORTIVA





# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA



Conektividad Infraestructura Verde

La modificación de usos de la manzana destinada a concesiones y almacenamiento no introduce cambios





# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

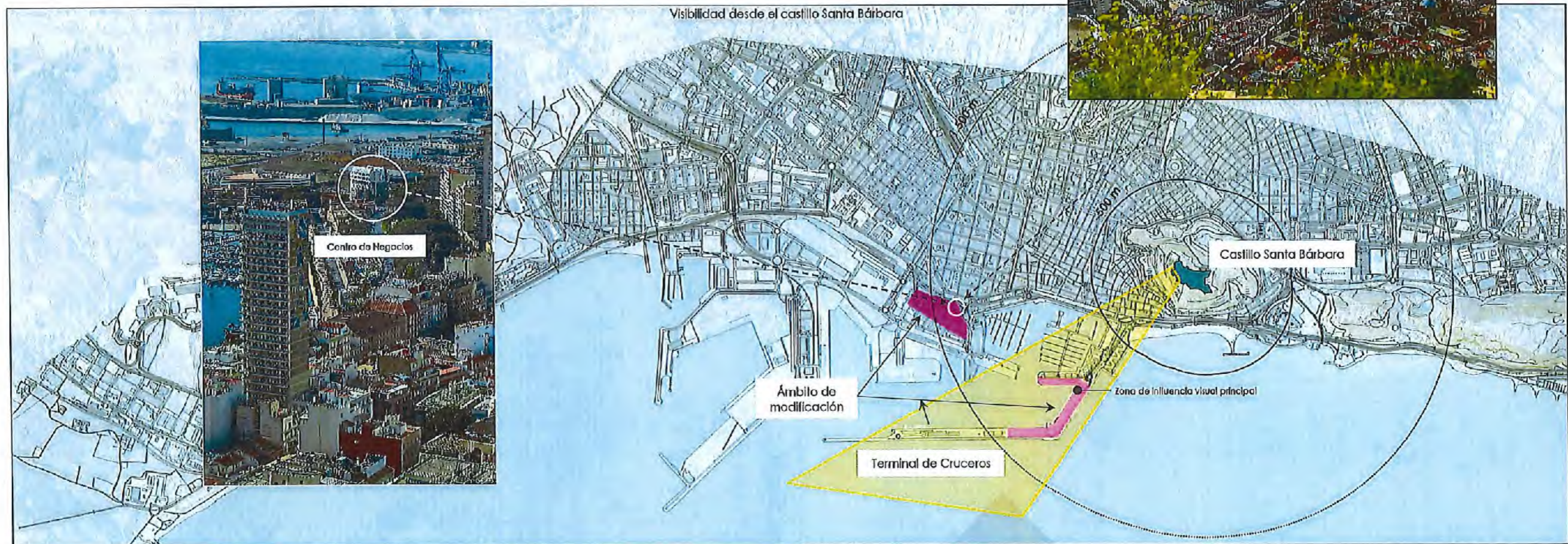
## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### PERMEABILIDAD VISUAL HACIA EL CASTILLO SANTA BÁRBARA.-

Otro aspecto considerado fue el garantizar que el Castillo Santa Bárbara mantuviera una posición predominante desde los principales accesos a la ciudad, de forma que se contribuyera a conservar la silueta actual (skyline) desde una de las puertas de acceso principales a la ciudad, en este caso, por vía marítima. Así, no solamente se interviene favoreciendo la creación de pasillos visuales, sino que se concreta limitando la edificabilidad en altura para evitar introducir cualquier elemento que desvirtúe dicha silueta.

En la imagen inferior se representa el emplazamiento del Castillo Santa Bárbara en relación a su posición respecto a los espacios portuarios donde se plantea la modificación, así como una referencia de distancia visual.

A pesar de que ambos ámbitos se encuentran dentro del radio de visibilidad media desde el Castillo, claramente es la zona del entorno de la dársena deportiva la que mayor influencia visual puede tener. El área destinada a concesiones y almacenamiento (junto a la Avda. de Loring) está alejada y únicamente son visibles, parcialmente, las cubiertas.







# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01
Fecha:	Noviembre de 2018

## ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

### 8. PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Considerando que se trata de una modificación del Plan Especial que únicamente propone una nueva regulación de usos y no introduce la ejecución de proyecto alguno, no es necesario definir un programa de implementación concreto.

El desarrollo de proyectos deberá tener en cuenta las determinaciones de carácter paisajístico definidas en el Plan, las cuales han tenido en cuenta las principales vistas y accesibilidad hacia los elementos de mayor interés identificados.



el día 26 NOV. 2019



## MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE:	
Versión:	01
Revisión:	Edo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Fecha:	Noviembre de 2018

### ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

#### 9. CONCLUSIONES.

La Comisión de Evaluación Ambiental, perteneciente a la Dirección General del Medio Natural y de Evaluación Ambiental, de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, de fecha 25 de octubre de 2018, emitió el Informe Ambiental y Territorial Estratégico "FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la modificación puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente", Informe que fue notificado a la Autoridad Portuaria de Alicante en fecha 31.10.2018. Dicho informe determinaba lo siguiente:

1. "De acuerdo con el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, se elaborará un estudio de integración paisajística que deberá ser informado por dicho Servicio, incorporándose, en su caso, las determinaciones que en el mismo se establezcan a la documentación con eficacia normativa de la modificación del Plan Especial, así como las restantes medidas con incidencia sobre la calidad del paisaje. [...]"

Por su parte, el art. 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, relativo a la articulación urbanística de los puertos, señala que:

"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".

Atendiendo a ambos requisitos, este estudio de integración paisajística emplea como referencia las técnicas de evaluación del paisaje señaladas en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), la cual desarrolla lo previsto en el Convenio Europeo del Paisaje, plenamente vigente al ser ratificado por el Gobierno de España en el año 2007. Con ello se pretende identificar los elementos de mayor importancia paisajística en el ámbito portuario con el objeto de que puedan ser considerados a la hora de ordenar la explotación portuaria, poniéndolos en valor en la medida en que no interfiera en ésta.

Estimamos, por tanto, que el presente Estudio de Integración Paisajística cumple con los requisitos exigidos en el INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO de la modificación puntual núm. 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, por lo que se somete a su consideración por parte del órgano competente en la materia.

En Alicante, noviembre de 2018.

El Redactor

El Responsable de Medio Ambiente

Javier Jerez Escolano

Vº Bº

El Director de la APA

Carlos Eleno Carretero

# MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DE PUERTO DE ALICANTE

ANEXO II: MEMORIA DE IMPACTO PATRIMONIAL

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

ANEXO II. MEMORIA DE IMPACTO PATRIMONIAL

el día 26 NOV. 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



## INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL

### MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

#### MEMORIA FINAL

DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA: Eduardo López Seguí  
Francisco Andrés Molina Mas

PROMOTOR: Autoridad Portuaria de Alicante

Diciembre 2018

el día 26 NOV. 2019

ALEBUS  
 Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

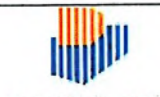
 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

## ÍNDICE

<b>I.- FICHA TÉCNICA</b>	<b>2</b>
I.1.- Nombre de la intervención	2
I.2.- Municipio	2
I.3.- Comarca	2
I.4.- Promotor	2
I.5.- Dirección arqueológica	2
I.6.- Equipo técnico	2
I.7.- Fecha de actuación	2
I.8.- Períodos culturales	2
I.9.- Tipo de actuación	2
<b>II.- ANTECEDENTES</b>	<b>3</b>
II.1.- Objeto del Proyecto	3
II.2.- Antecedentes administrativos	3
II.3.- Antecedentes históricos y arqueológicos	4
<b>III.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS</b>	<b>8</b>
III.1.- Marco legal	8
III.2.- Metodología y fases de trabajo	8
III.3.- Descripción del área de trabajo	9
III.4.- Desarrollo de los trabajos	10
<b>IV.- DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS</b>	<b>12</b>
IV.1.- Sector 3MP	12
IV.2.- Sector 3TL	14
IV.3.- Sector 3PL	16
<b>V.- CONCLUSIONES</b>	<b>18</b>
<b>VI.- BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>19</b>
<b>VII. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA</b>	<b>20</b>

el día 26 NOV. 2019

 ALEBUS  
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

## I.- FICHA TÉCNICA

### I.1.- Nombre de la intervención:

Modificación Puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante

### I.2.- Municipio:

Alicante

### I.3.- Comarca:

L'Alacantí

### I.4.- Promotor:

Autoridad Portuaria de Alicante

### I.5.- Dirección arqueológica:

Eduardo López Seguí (arqueólogo)  
Francisco Andrés Molina Mas (arqueólogo)

### I.6.- Equipo técnico:

Fernando Gomis Ferrero (planimetrías)

### I.7.- Fecha de actuación:

Del 4 al 7 de diciembre de 2018

### I.8.- Períodos culturales:

Época contemporánea

### I.9.- Tipo de intervención:

Informe de Impacto Patrimonial  
Nº Expediente: A-2018-528

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

## II.- ANTECEDENTES



Figura 1. Localización de las áreas de actuación (amarillo) respecto al caso urbano de Alicante (imagen aérea de Google Earth Pro, Terrametrics 2018).

### II.1.- Objeto del Proyecto

El Plan Especial que se pretende ejecutar establece dos grandes unidades geográficas dentro del puerto: la de Levante y la de Poniente. El ámbito de la unidad de Levante contempla la dársena interior y la zona este de la exterior, conformada por los muelles 10, 12 y primer tramo del 14; mientras que en la de Poniente se incluyen las Manzanas de Concesiones para usos industriales y de almacenaje.

La Modificación Puntual Nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante pretende actualizar los usos de dos zonas concretas: la dársena exterior, en su extremo este, y una parte de la manzana de concesiones para usos industriales y de almacenaje de la unidad de Poniente. Con esta modificación se busca dinamizar estas superficies que, en estos momentos, presentan una manifiesta falta de actividad y atractivo para la iniciativa privada, debido a la obsolescencia de los usos que les asigna el Plan Especial vigente.



La actuación arqueológica viene marcada por la necesidad de ejecución de obras para llevar a cabo esa Modificación Puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante. Este Proyecto ha recibido, con fecha 31 de octubre de 2018, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE de carácter PREVIO, ya que, para su aprobación definitiva, la Direcció General de Medi Ambient i d'Avaluació Ambiental solicitó un informe de la administración competente en materia de patrimonio cultural, respecto del tratamiento de los edificios preexistentes (mareógrafos y barrio Heliodoro Madrona, Figura 2). Asimismo, indicaba que para poder obtener el informe previo y vinculante exigido en el art. 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano, se debían satisfacer previamente, para el ámbito afectado, las exigencias del artículo 47 de dicha Ley, referente a la Formación de los Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos, dando cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre del Consell.

Para este tipo de proyectos es preceptivo redactar un Informe de Impacto Patrimonial en el que se evalúe la posible incidencia de las obras previstas en los elementos patrimoniales existentes en el ámbito de actuación, estableciendo, en su caso, las correspondientes medidas correctoras.

### II.2.- Antecedentes administrativos

Con fecha 15 de noviembre de 2018 se hace entrega a través del Registro Telemático de la Generalitat el Proyecto de Intervención Arqueológica con el objeto de someterlo a la preceptiva autorización.

La entrada del proyecto en la Dirección Territorial de Alicante se realizó en la misma fecha, 15 de noviembre de 2018. Con posterioridad, el 3 de diciembre de 2018 se emite informe técnico por la Unidad de Inspección

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	el día 26 NOV. 2019  Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

del Patrimonio Artístico del citado Servicio Territorial en el que se propone autorizar la actuación, la cual que es firmada por la Directora Territorial en esa misma fecha.

### II.3.- Antecedentes arqueológicos e históricos

El área de afección de la obra denominada Sector 3MP se encuentra junto al límite meridional del Área de Vigilancia Arqueológica "AVA-1", actual Avda. de Loring (N-332), nombrada así en el Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport, la cual abarcaría los barrios de Benalúa, Séneca y Babel (Figura 3). Se trata de un yacimiento tardorromano fechado entre los siglos V y VII con un carácter predominantemente industrial y comercial, por disponer de una zona portuaria en la playa de *Baver* o *del Babel* donde fondear las grandes embarcaciones. Este yacimiento presenta diferentes áreas de vertido, en grandes fosas, que estaban situadas al Este de varias instalaciones industriales, además de una probable área de necrópolis descubierta a finales del siglo XIX en su extremo sur (Reynolds 1987; Gutiérrez 1996: 237-243, 351, 352; Lara et alii 2007; Rosser 2007: 50, 330; Rosser 2011: 76, 81, 82; Rosser 2013: 1528, 1529).

Esta zona de fondeadero seguiría en uso en época islámica hasta que, en el último cuarto del siglo XIII (1271), Alfonso X el Sabio fue quien le otorgó el privilegio a Alicante como puerto público del mediterráneo, aunque el primer espigón de piedra que se adentra en el mar no empezaría a construirse hasta el último cuarto del siglo XV, partiendo del extremo sur de la plaza Puerta del Mar.

El puerto siempre ha tenido un papel fundamental a lo largo de los siglos, como enclave para el comercio de una gran variedad de productos, llegando a estar conectado con América a finales del siglo XVIII. En esta centuria y a principios del siglo XIX, el muelle original, partía de la citada plaza Puerta del Mar o del Muelle, como ahora, donde se encontraban los Torreones de la Puerta del Mar o de Ntra. Sra. de Monserrate. Éste se adentraba en el mar unos 340 m, correspondiendo a los actuales muelles nº 4 y 6, siendo de su tercio meridional desde donde arrancan los muelles 10, 12 y 14 como prolongación del antiguo, los cuales se identifican con nuestros Sectores 3TL y 3PL. Por otro lado, desde principios del siglo XVIII y hasta mediados del XIX, el espacio que ocupa actualmente el Sector 3MP se conocía como la *Playa del Babel*, punto donde estaba proyectado un contramuelle. Esta zona se encontraba a unos 400 m al SSO del *Baluart de San Carlos*, el cual se encontraba en la esquina sur de la fortificación de la ciudad a pie de mar (Figura 4).

Posteriormente, en la Guerra Civil Española fue una base para los republicanos que lo utilizaron como puerto de salida, habiendo noticias sobre la posible existencia de un refugio antiaéreo en el Sector 3MP del puerto (Rosser 2007: 308), conformado por las manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje (Figura 3).

En este mismo Sector 3MP se localiza el barrio Heliodoro Madrona, un conjunto de dos manzanas de planta rectangular, con orientación NNO-SSE, construidas entre 1943 y 1944 para los trabajadores del puerto (Figuras 2, 3, 6 y 7). Constituye uno de los primeros grupos de viviendas promovidos por el Instituto Nacional de la Vivienda en Alicante en la posguerra<sup>1</sup>. De la manzana oriental se derribaron dos viviendas entre 2005 y 2006, las nº 4 y 15, por su estado de ruina, creando una nueva zona de paso (Figura 8).



Figura 2. Localización de las áreas de actuación concretas (sombreado amarillo), el barrio Heliodoro Madrona y los mareógrafos Alicante 1 y 2 (rojo). (Imagen aérea de Google Earth Pro, Terrametrics 2018).

<sup>1</sup> Este barrio no está incluido en ningún catálogo de inmuebles protegidos en vigor. Asimismo, ni este conjunto arquitectónico ni ningún otro de los que se encuentran en el ámbito del Puerto de Alicante, aparece en el inventario de elementos patrimoniales –BIC, BRL o AVA– que se puede consultar en la web de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport.



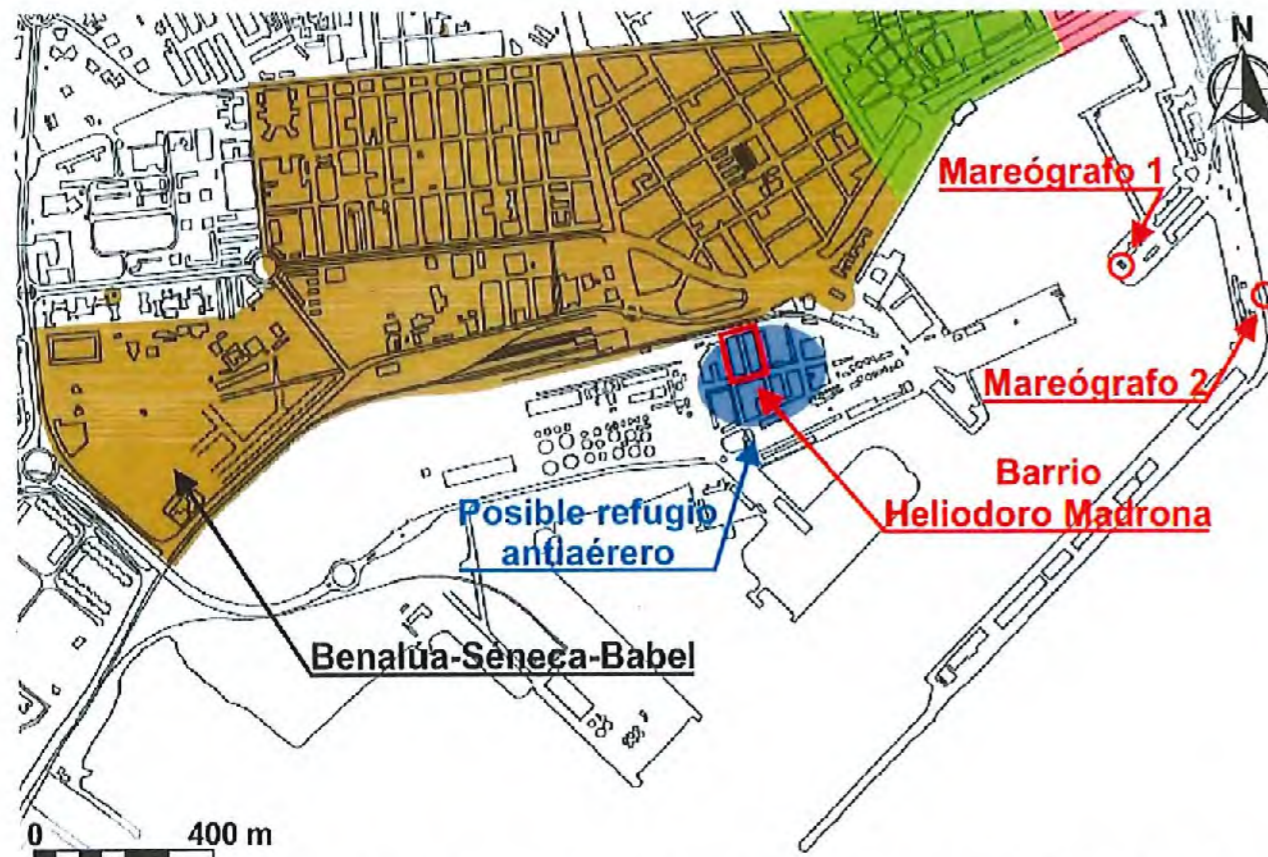


Figura 3. Localización del barrio Heliodoro Madrona y los mareógrafos Alicante 1 y 2 (rojo) respecto al Área de Vigilancia Arqueológica "Benalúa-Séneca-Babel" y la posible localización del Refugio COD. 387 (Composición nuestra a partir del Plano de conjunto de Zonas Arqueológicas de P. Rosser, 2003, pp. 50 y 308).

Por otro lado, en los sectores restantes 3PL y 3TL que ocupan los muelles 10, 12 y primer tramo del 14, se localizan dos mareógrafos (Figuras 2, 3 y 9). El origen de la red de mareógrafos surge de la necesidad de determinar la altitud de una señal principal que serviría como origen de altitudes para el Mapa Topográfico Nacional. Con este fin se eligió el puerto de Alicante como lugar para obtener el Nivel Medio del Mar, cuyo valor determinó el Datum de altitud para la Red de Nivelación de Alta Precisión. En la actualidad la red de mareógrafos del IGN consta de nueve estaciones operativas a lo largo de toda la costa peninsular e Islas Canarias: Alicante 1, Alicante 2, Cartagena, Almería, La Coruña, Santa Cruz de Tenerife, Puerto de la Cruz, Los Cristianos y Puerto del Rosario.

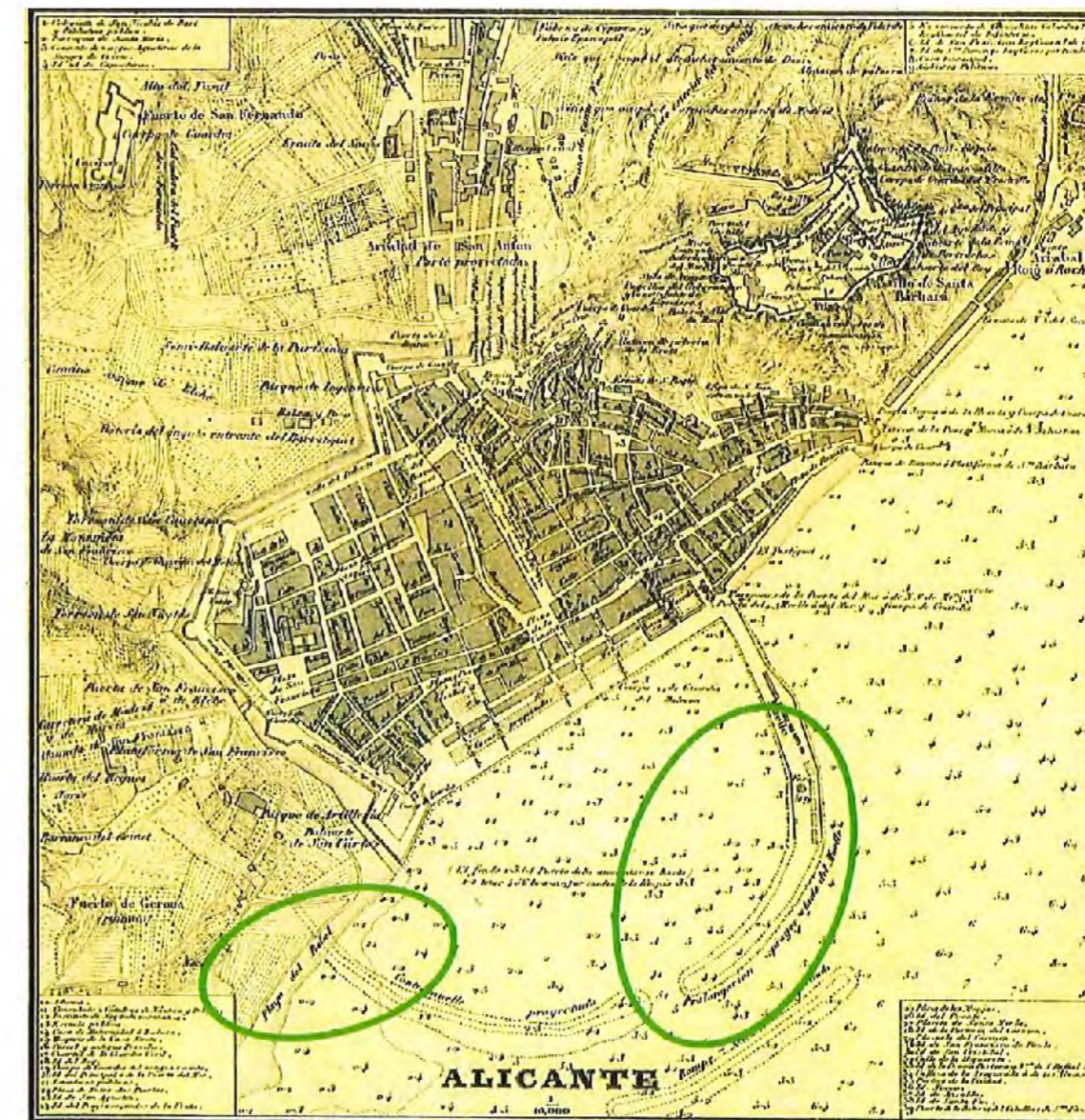


Figura 4. Localización aproximada de las áreas de actuación (verde) sobre el plano de 1850 de la ciudad de Alicante realizado por Claudio Coello.

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL

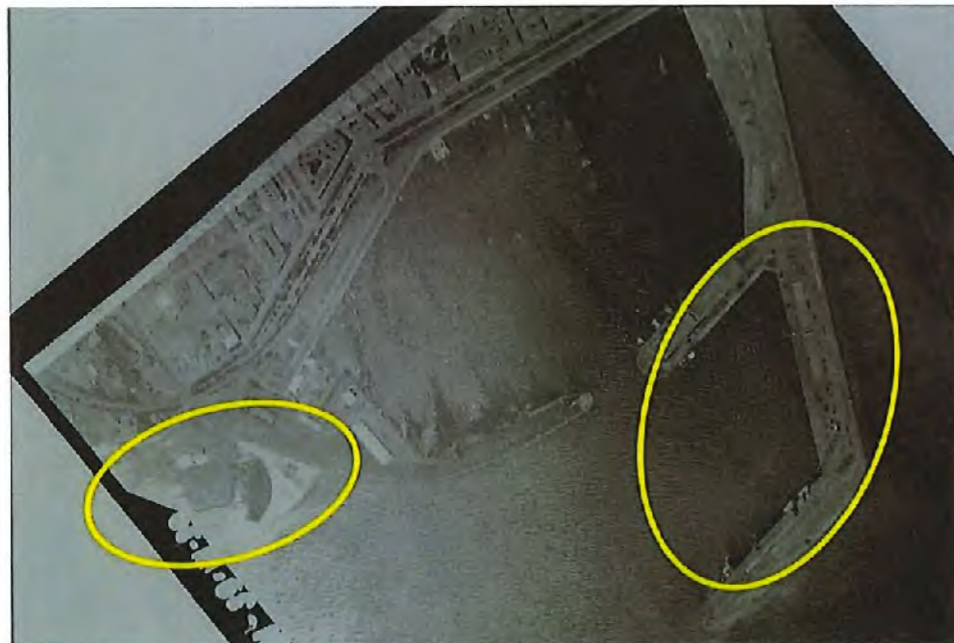


Figura 5. Localización de las áreas de actuación (amarillo) marcadas sobre la imagen tomada en el vuelo de Ruiz de Alda en 1929 (Fuente: PENOA).

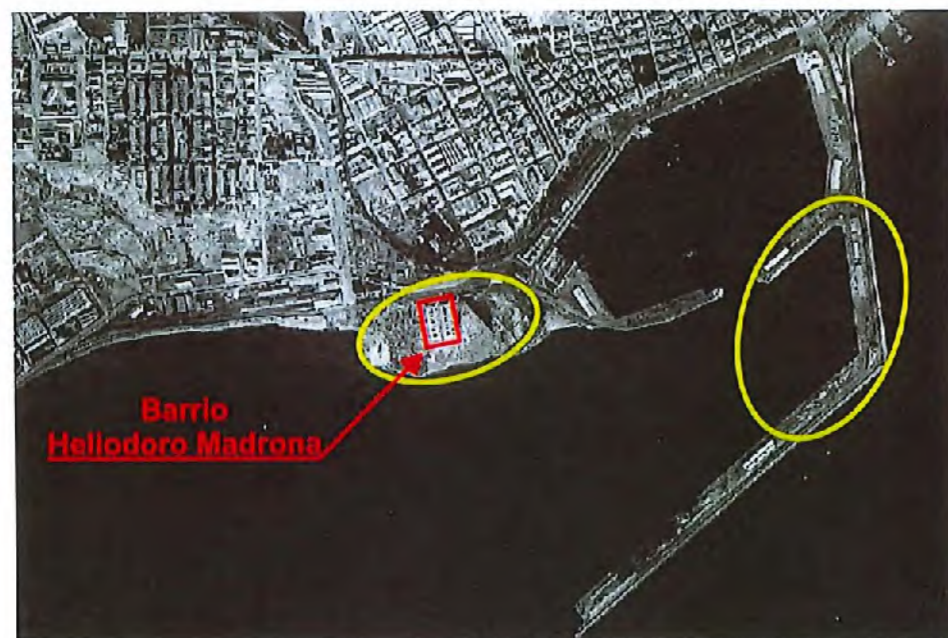


Figura 6. Localización de las áreas de actuación (amarillo) marcadas sobre la imagen tomada en el Vuelo Americano de 1946-47, con el barrio Heliodoro Madrona ya construido (Fuente: PENOA).

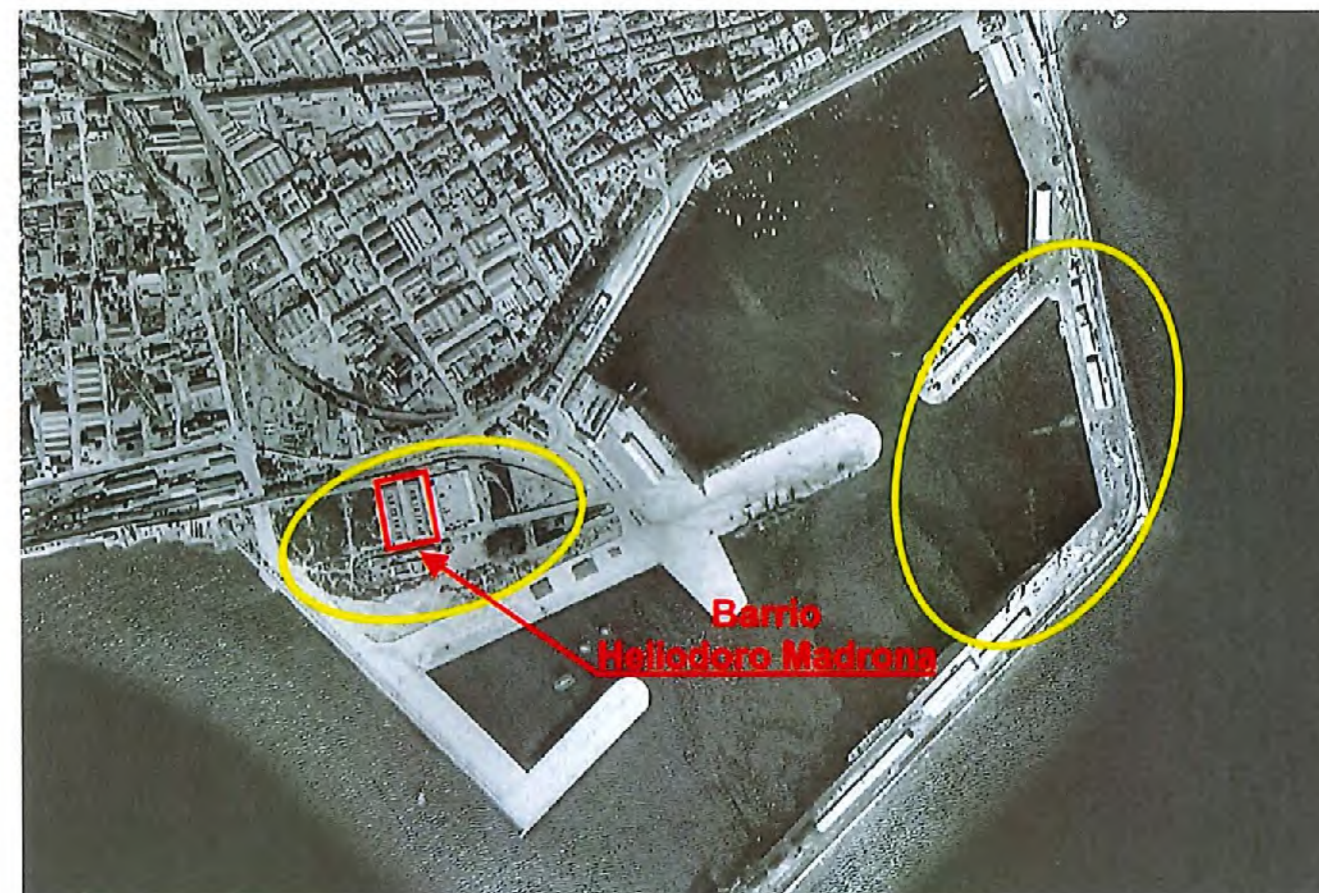


Figura 7. Localización de las áreas de actuación (amarillo) marcadas sobre la imagen tomada en el Vuelo Americano de 1956-57 (Fuente: PENOA).

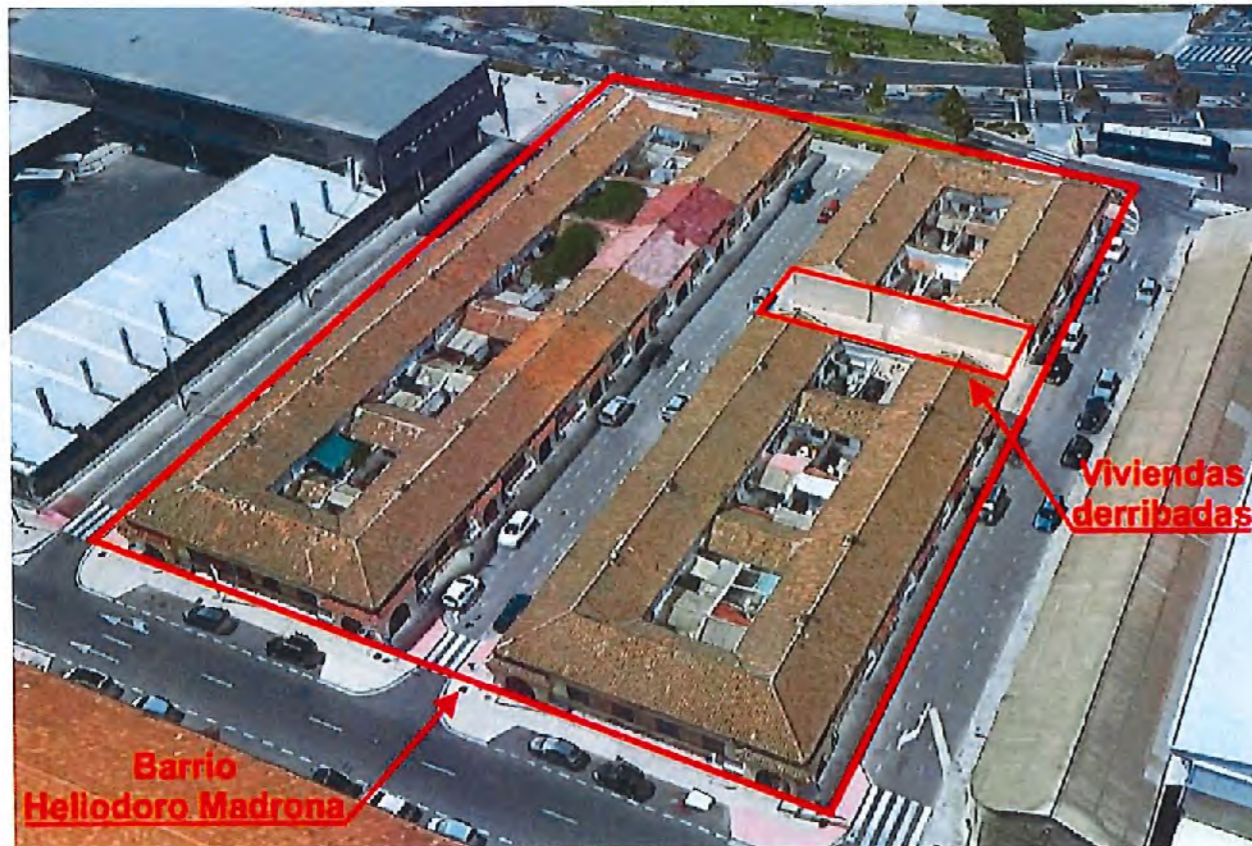


Figura 8. Vista del barrio Heliodoro Madrona desde el Sureste, con indicación del espacio que ocupaban las viviendas derribadas, ahora convertido en zona de paso (imagen aérea de Google Earth Pro, Terrametrics 2018).



Figura 9. Vista de los mareógrafos Alicante 1 y 2 desde el SSE (imagen aérea de Google Earth Pro, Terrametrics 2018).

el día 26 NOV. 2019

**ALEBUS**  
 Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

### III.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

#### III.1.- Marco legal

El trabajo llevado a cabo se ha ajustado a las directrices marcadas por el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para los Informes de Impacto Ambiental, entre los que se incluyen los Informes de Impacto Patrimonial como el que es objeto de esta Memoria Final.

En los artículos 4 al 8, el Decreto 208/2010 marca los principios básicos sobre los que debe girar la realización de una prospección para valorar la posible incidencia del proyecto, plan o programa, obra o actividad, respecto a los elementos patrimoniales de tipo arqueológico, etnológico y arquitectónico, indicando que "será preceptivo llevar a cabo una prospección arqueológica, como se contempla en el apartado 1.a) del artículo 59 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano".

También se indica la imposibilidad de recoger materiales arqueológicos, así como la necesidad de realizar una consulta de la cartografía que delimita las áreas de bajo potencial paleontológico de la Comunidad Valenciana, para evaluar el riesgo de afección a este tipo de patrimonio.

En el artículo 8 y en los Anexos II y III se establece el contenido mínimo de la Memoria de Impacto Patrimonial, marcando la necesidad de valorar los elementos patrimoniales conocidos ubicados a una distancia de 200 m del área afectada y de ampliar el ámbito de la prospección, incluyendo una banda perimetral de 50 m alrededor del límite de la parcela objeto de informe.

#### III.2.- Metodología y fases de trabajo

Un Informe de Impacto Patrimonial se puede definir como el documento que identifica y describe los bienes patrimoniales existentes en el área de afección de un proyecto de urbanización o construcción, proponiendo las medidas correctoras necesarias para minimizar la afección al patrimonio cultural de las obras proyectadas.



El trabajo se ha articulado en tres fases:

1. *Fase documental.* Previamente a los trabajos de campo, se realiza una búsqueda de información relativa a los bienes patrimoniales que pudiesen encontrarse en la zona de afección de las obras proyectadas. El objetivo es realizar los trabajos de campo con la mayor información posible. Para ello, se ha llevado a cabo la consulta de las fuentes de información general que a continuación se relacionan:

- Base de datos elementos patrimoniales de la Generalitat Valenciana.

el día 26 NOV. 2019

ALEBUS  
 Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	el día 26 NOV. 2019  Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

- Bases de datos autonómicas para comprobar la posible existencia en la zona de afección de espacios LIC, ZEPA, cañadas, etc.
- Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos, Catálogo de Protecciones o PGOU municipal.
- Fotografías aéreas históricas y actuales: Vuelo Ruiz Alda (1929), Vuelos Americanos de 1946/1947 y 1956/1957, Vuelo Costas 1989 y Vuelo PNOA 2012.
- Publicaciones generales sobre el poblamiento en la zona. Si en esta consulta se descubriese la existencia de bienes patrimoniales en el área de afección, se realizaría una búsqueda bibliográfica pormenorizada de los trabajos donde se caractericen los elementos patrimoniales, recopilando la información.
- Análisis de los Mapas Topográficos existentes con el objetivo de reconocer indicios de la existencia de elementos patrimoniales (puentes, "ruinas", cuevas, etc.).
- Análisis de la toponimia de la zona para identificar lugares con nombres que puedan indicar la existencia de elementos de interés (por ejemplo, topónimos como "Els Castelletts" –que casi siempre se puede identificar con restos defensivos en zonas elevadas-, "El Fossar" –identificable con zonas de enterramiento, etc.).

En la zona objeto de la actuación no se ha encontrado información alguna sobre la existencia de ningún tipo de bien patrimonial. Por otro lado, la documentación consultada relativa al planeamiento urbanístico del término municipal tampoco aporta información.

Hemos llevado a cabo la pertinente Consulta Paleontológica tras descargar la cartografía que delimita los usos de los diferentes espacios y la Zona de Protección Paleontológica de la provincia de Alicante, en cumplimiento del Artículo 7 del Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell. En dicha consulta ha quedado corroborado que el área de actuación concreta objeto de este estudio queda fuera de los espacios marcados como de "Protección Paleontológica", por lo que nos encontramos en un área de bajo potencial paleontológico, descartando la presencia de este tipo de yacimientos en el área de trabajo.

Revisadas también las bases de datos de bienes patrimoniales de carácter natural o paisajístico, no hemos encontrado elemento alguno en la zona de trabajo. El mismo resultado hemos obtenido con el análisis de la toponimia.

2. Fase de realización de trabajo de campo. Tras la investigación documental se realiza la prospección superficial intensiva con el objeto de definir y caracterizar los posibles bienes patrimoniales existentes en la

zona de afección directa de las obras. Como marca el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell, por el que se establece el contenido mínimo de la documentación necesaria para la elaboración de los informes a los Estudios de Impacto Ambiental a los que se refiere el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat, del Patrimonio Cultural Valenciano, se ha llevado a cabo la prospección de una banda de seguridad que amplía la zona de prospección en 50 m, en la medida de lo posible, a partir del perímetro exterior de la superficie de afección directa de la obra proyectada.

Con el objeto de optimizar el rendimiento de las tareas de campo y de garantizar la cobertura de la totalidad de la zona de trabajo, con anterioridad a la realización de la prospección se cargaron los recorridos en el GPS, permitiendo la visualización directa de la zona de trabajo y de la ubicación del prospectador a tiempo real.

La prospección llevada a cabo ha sido de carácter sistemática y de cobertura total, siempre que se pudiera contar con una buena visibilidad del terreno y dependiendo de la accesibilidad a las diferentes parcelas. La línea de prospección se traza mediante la ubicación GPS georreferenciada con coordenadas UTM (ETRS 89).

El área prospectada ha sido documentada gráficamente por medio de fotografía digital, siendo tomadas con una cámara provista de GPS en la que no sólo se marca la ubicación exacta de la toma sino también su orientación, trasladando esta información a un plano en el que también se representa la orientación de la toma.


3. Elaboración del informe. Con los datos recabados en el trabajo de documentación y de campo, se elabora el presente informe en el que se recogen los resultados de la prospección y se proponen, en el caso de que se estime oportuno, las medidas correctoras a tener en cuenta antes de abordar las obras previstas. Esta Memoria de Impacto Patrimonial, a entregar a la Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano, incluye la documentación que se detalla en el Anexo II del Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, del Consell.

### III.3.- Descripción del área de trabajo

Los ámbitos afectados por el presente proyecto son la Manzana de Concesiones, en la que se desarrollan usos vinculados a la interacción Puerto-Ciudad (mitad septentrional del Sector 3MP), y la Dársena Exterior Este, Muelles 10, 12 y 14 (Sectores 3TL y 3PL), del Puerto de Alicante (Figuras 1-2; Planos 1-2). Ambos ámbitos forman parte del paisaje urbano típico portuario, con parte del terreno ganada al mar.

el día 26 NOV. 2019

ALEBUS  
 Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	el día 26 NOV. 2019 ALEBUS Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

La zona este de la dársena exterior ha experimentado una actualización importante en cuanto a su uso principal, así, el Plan Especial de 1992 destinó dicha dársena al tráfico de pasajeros y como posible instalación pesquera, para, posteriormente, el Plan de Utilización de Espacio Portuarios (PUEP) de 2006, le asignara un uso náutico-deportivo. Los sectores de la unidad de Levante sobre los que se pretende actuar corresponden al 3TL y 3PL, en los que se proyecta, entre otras cuestiones, actualizar los usos y establecer las correspondientes ordenanzas urbanísticas –actualmente inexistentes– de los sectores donde se ubica la mencionada dársena náutico-deportiva.

El Sector 3TL se localiza en los muelles 10 y un primer tramo del 12, y tiene asignado en el Plan Especial vigente el uso de terminal de pasajeros y de transbordadores, mientras que los Sectores 3PL (continuación del muelle 12 y un tramo del 14) y 3VL (segundo tramo del muelle 14), tiene asignado el uso de posible dársena pesquera y de muelle de visitantes, respectivamente. Por consiguiente, para el desarrollo urbanístico de los usos de la dársena náutico-deportiva es necesario actualizar el Plan Especial en los Sectores 3TL –24.670 m<sup>2</sup>– y 3PL –29.244 m<sup>2</sup>–, no siendo preciso actuar en el tramo del muelle 14 correspondiente al Sector 3VL al estar destinado a otros usos, como son principalmente al tráfico de cruceros turísticos.

La otra zona donde se pretende actuar mediante esta modificación del Plan Especial se encuentra en la unidad portuaria de Poniente, concretamente en la mitad norte del Sector 3MP –52.180 m<sup>2</sup>, con 430x166 m de extensión máxima–, zona que se sitúa en el borde puerto-ciudad, frente a la Avda. Loring (N-332), que dispone de instalaciones industriales pertenecientes a concesionarios del puerto, edificios administrativos, el barrio Heliodoro Madrona, un parking en altura y la estación de autobuses de la ciudad.

Esta zona descrita ha ido perdiendo la funcionalidad para que fue diseñada: prestar servicio a los clientes del puerto mediante concesiones con usos más industriales con el fin de complementar la actividad portuaria. Por consiguiente, el objetivo que se pretende, en este caso, consiste en ampliar los usos de una parte de la superficie referida con el fin de adecuarla a la nueva realidad del puerto, manteniendo, al mismo tiempo, su funcionalidad actual.

Coordenadas UTM (ETRS89) del punto central:  
 Sector 3MP – 30 S 719319.82 m E, 4246241.09 m N.  
 Sector 3PL – 30 S 720410.90 m E, 4246230.90 m N.  
 Sector 3TL – 30 S 720338.25 m E, 4246571.93 m N.

Referencias catastrales:  
 0266902YH2406E; 0367801YH2406E; 0463101YH2406C; 0465501YH2406E; 9565601YH1496F; 9258065YH1495G;

9665801YH1496F; 9258001YH1495G; 9664403YH1496D; 9664402YH1496D; 9664401YH1496D; 9364801YH1496C;  
 9258061YH1495G; 9464201YH1496C; 9464901YH1496C; 9564301YH1496D; 9565201YH1496F.

#### III.4.- Desarrollo de los trabajos

La traza generada, obviamente amoldada al diseño de las calles y espigones que componen este espacio, arranca desde las oficinas de la Autoridad Portuaria, las cuales se encuentran en la esquina noreste del Sector 3MP (Figura 10; Plano 3), en la calle Muelle de Poniente más al este y frente al Centro Comercial Panoramis. El edificio es de forma alargada –105x21 m–, con un tramo central avanzado, dos plantas y una orientación NO-SE, rompiendo la ordenación del resto de manzanas que se encuentran al Oeste.



Figura 10. Vista de las oficinas de la Autoridad Portuaria desde el Este.

Las construcciones de esas parcelas occidentales que se han sido recogidas en nuestra documentación son concesiones de tipo industrial, algunas de ellas abandonadas, y zonas de servicio del puerto, unas antiguas en desuso y otras con nuevas funcionalidades. Éstas se enmarcan dentro del área de afección de la obra correspondiente a la mitad norte del Sector 3MP, la Manzana de Concesiones para usos industriales y zonas de servicios portuarios, las cuales delimitan al Norte con la Avda. de Loring (N-332) y al Sur, Este y Oeste con la calle del Muelle de Poniente, siendo la meridional, con dirección ENE-OSO, la que divide en dos mitades el Sector 3MP.

el día 26 NOV. 2019

ALEBUS  
 Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

Fecha:  
 Diciembre de 2018

 Autoridad Portuaria de Alicante	<h1>MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE</h1>	
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	<h2>INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL</h2>	

Por lo que respecta al *buffer* de 50 m alrededor de esta área de afección, los lados norte y este están ocupados por la N- 332 de entrada a la ciudad de Alicante y por los viales de acceso a los muelles de poniente, mientras que al Sur de la calle del Muelle de Poniente que divide en dos partes el Sector 3MP se encuentran otras 5 manzanas, como continuación de las de la mitad norte, con varias naves industriales en el tramo central y dos parcelas sin construir en ambos extremos, a las cuales no se ha podido acceder por estar valladas (Figura 11; Plano 4). Por último, en el flanco oeste se halla el Instituto Social de la Marina y otro solar vallado sin construir (Figura 12; Plano 4).



Figura 11. Vista desde el Noroeste de las parcelas al Sur de la C/ Muelle de Poniente.



Figura 12. Vista desde el Noroeste de las parcelas al Oeste de la C/ Muelle de Poniente, con la fachada trasera del Instituto Social de la Marina a la izquierda.

Cumpliendo con el *track* previsto, nos trasladamos al Dique de Levante, situado a unos 780 m al Este del Sector 3MP, para iniciar los trabajos de observación desde la rotonda que actúa como vértice de unión de los muelles 10 –203 m de largo y 43 m de ancho– y 12 –296 de largo m y 65 m de ancho–, punto de inicio del Sector 3TL. Éste está compuesto por la totalidad del muelle 10 y la mitad meridional del 12, mientras que la mitad meridional de este muelle 12 y el tercio noreste del 14 –270 m de largo y 65 m de ancho– son las partes que se adscriben al Sector 3PL, la última zona de afección de la obra que enmarca la dársena exterior y principal.

Los trabajos han sido realizados por un equipo de dos arqueólogos, uno para los trabajos de campo más otro para la composición de esta memoria descriptiva, a los que se ha sumado un delineante especializado para la elaboración de la documentación gráfica.

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	el día 26 NOV. 2019  Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

#### IV.- DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS

El ámbito de actuación se encuentra inmerso en el típico paisaje urbano asociado directamente al puerto de Alicante, dentro del área de gestión de la Autoridad Portuaria adscrita al Ministerio de Fomento, entre cuyas funciones está la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto. El origen de las construcciones que se distribuyen por los Sectores 3MP, 3TL y 3PL fecha de mediados del siglo XX.

##### IV.1.- Sector 3MP (Plano 4)

Las manzanas que se ordenan a partir de las oficinas de la Autoridad Portuaria ubicadas en la esquina noreste del Sector 3MP, son de Este a Oeste:

- El parking de 4 alturas de planta triangular, de 107.50x90x64 m –3540 m<sup>2</sup>–, con el edificio de la Capitanía Marítima anexo a su esquina oriental –345 m<sup>2</sup>– (Figura 13), como transición entre el citado edificio de la Autoridad Portuaria, adaptándose a su fachada trasera, y los edificios restantes que se ajustan al trazado NNO-SSE de las calles del Muelle de Poniente.
- Una nave industrial de forma rectangular, de 83x44.50 m, con dos cuerpos (Figura 14), que sólo presenta cubierta en la mitad meridional de la manzana.



Figura 13. Vista parcial del parking desde el Suroeste, con el edificio de la Capitanía Marítima en el centro de la imagen.



Figura 14. Vista parcial desde el Suroeste de la manzana con la nave industrial, con el parking al fondo de la imagen.

- El almacén logístico de la empresa Hierros Tolón y Cía, también de planta rectangular (Figuras 15 y 16), de 84.50x66.50 m, con cubierta sólo en su mitad oriental.
- El barrio portuario Heliodoro Madrona (Figuras 17-19), de 2081 m<sup>2</sup>, compuesto por dos manzanas independientes rectangulares –manzanas 1 (E) y 2 (O)–, resueltas mediante dos pasillos de 84.60x24.70 m, separadas por una calle abierta al tráfico, con un total de 36 viviendas unifamiliares adosadas de



 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	<h2>MODIFICACIÓN PUNTUAL N° 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE</h2>	el día 26 NOV. 2019  Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	<h3>INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL</h3>	Fecha: Diciembre de 2018

planta baja, patios interiores y cubiertas de tejas curvas a dos aguas. Estas viviendas, construidas entre 1943 y 1944 para los trabajadores del puerto, presentan accesos porticados ligeramente adelantados, con arco de medio punto y visera de tejas, con bancos adosados a ambos lados de las jambas revestidos de azulejos (Figura 18). Actualmente los vanos de algunas de ellas se encuentran enrejados para impedir su ocupación, por su estado de conservación ruinoso, habiendo sido ya derribadas dos de ellas como se ha comentado en el apartado II.3 y que están descontadas del cómputo total de 36 viviendas (Figura 8). Según el informe pericial facilitado por el promotor, todas se encuentran en estado de ruina legal, ya que los costes de las obras de reparación superan el 50% del que se invertiría en la construcción de nueva planta. La gran mayoría no reúnen muchas de las condiciones de seguridad, salubridad y habitabilidad, en ocasiones ninguno de estos requisitos, estando en casi su totalidad desocupadas –a excepción de las viviendas nº 5, 13, 14, 26, 29, 32 y 36– y con accesos que deberían de ser impedidos, según dicho informe, o que de hecho lo están (Figura 18), presentando apeos y apuntalamientos para mantener la estabilidad del edificio –viviendas nº 1, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 31, 33, 34 y 35–.

caso nos encontramos ante un edificio de planta baja, una antigua nave industrial con acceso por la fachada este y varias ventadas en su lado norte.



Figura 15. Vista desde el Suroeste de Hierros Tolón y Cía.



Figura 16. Vista desde el Noroeste de Hierros Tolón y Cía.

- La nueva Estación de Autobuses de Alicante, de 85x56 m, que marca el límite occidental del Sector 3MP, lindando con el Instituto Social de la Marina.

Por otro lado, el extremo septentrional de este Sector 3MP está ocupado por la antigua Casa del Mar, de planta trapezoidal –lados máximos de 39 m de largo–, como centro dependiente del Instituto Social de la Marina. Ésta funcionaba en origen como club social de los profesionales del gremio, pero actualmente ha pasado a ser el Business World Alicante, con 5 plantas, auditorio y restaurante (Figura 20). Un último edificio, éste de planta triangular –52x50x25 m–, se encuentra adyacente por el Oeste al anterior, aunque en este



Figura 17. Vista general desde el Sureste de la manzana 2, la occidental, del barrio Heliodoro Madrona.



Figura 18. Detalle de los accesos cerrados a dos viviendas del barrio Heliodoro Madrona.



Figura 19. Mural de Gastón Castelló fechado en 1948, con el barrio Heliodoro Madrona y el jardín anexo al Este (Fuente: Estación de Autobuses).



MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

Promotor:  
 Autoridad Portuaria de Alicante

INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL



Figura 20. Vista de la fachada de la antigua Casa del Mar desde el Norte, actual Business World Alicante.

Este Sector 3MP se encuentra, como ya hemos citado en el apartado II.3, junto al límite meridional del Área de Vigilancia Arqueológica "AVA-1", actual Avda. de Loring (N-332), citada con ese acrónimo en el Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport. Este extenso yacimiento arqueológico fechado en torno a los siglos V y VII, que engloba los barrios de Benalúa, Séneca y Babel (Figura 3), tiene un carácter predominantemente industrial y comercial, por disponer de una zona portuaria en la playa de Baver o del Babel donde fondear las grandes embarcaciones. En las excavaciones realizadas en diferentes solares se hallaron áreas de vertido, en grandes fosas, que estaban situadas al Este de varias instalaciones industriales, además de una probable área de necrópolis, parte de la cual fue descubierta a finales del siglo XIX en su extremo sur (Reynolds 1987; Gutiérrez 1996: 237-243, 351, 352; Lara et alii 2007; Rosser 2007: 50, 330; Rosser 2011: 76, 81, 82; Rosser 2013: 1528, 1529). Este hecho implica que, quizá, en el terreno sobre el que se construyeron las manzanas que ordenan urbanísticamente la mitad norte de este Sector 3MP existan restos arqueológicos relacionados con esos hallazgos mencionados, los cuales, de conservarse en el subsuelo, supondrían que este amplio asentamiento se extendería hasta la propia línea de costa, aunque se trata de una hipótesis por confirmar.

IV.1.- Sector 3TL (Plano 5)

Lo primero destacable de esta parte del puerto es la presencia del Museo Volvo Ocean Race adaptado a un antiguo tinglado, de 11.50x21.50 m, que se extiende por toda la mitad noreste del muelle 10 (Figura 21), inaugurado el 19 de junio de 2012 con motivo de la celebración de esta regata de vela que por segunda vez utilizaba Alicante como puerto de salida (Figura 22).




Figura 21. Vista general desde el Sureste del muelle 10.



Figura 22. Vista desde el Noreste de la fachada principal del Museo Volvo Ocean Race.



Figura 23. Vista desde el Noreste del mareógrafo Alicante 1.

 Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	Fecha: Diciembre de 2018
INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL		

En cambio, el edificio más singular se encuentra en el extremo suroeste, en la curva de unión con el muelle 8; el mareógrafo Alicante 1 (Figuras 23-25). Esta instalación, ubicada a 106 m al Suroeste del citado museo, tiene una planta ligeramente rectangular –10.40x8.20 m– con una torreta circular en su esquina este, y paredes levantadas con ladrillos rojos, colocados a soga y tizón –con series de 2 y 1 respectivamente–. Presenta molduras de piedra blanca en las esquinas, los salientes del tejado, en los marcos de las ventanas y remarcando su acceso, ubicado en la fachada noreste, que está rematado con un frontón triangular en cuyo interior aparece un altorrelieve que representa un globo terráqueo sobre un mar de olas, todo del mismo material pétreo (Figura 25).



Figura 24. Detalle de la fachada principal del mareógrafo Alicante 1.



Figura 25. Detalle del globo terráqueo que aparece en la parte central del frontón, coronando la puerta de acceso al mareógrafo Alicante 1.

El mecanismo instalado en su interior, fue fundamental como origen del a Cota 0 y propició la elaboración del Mapa Topográfico Nacional, ya que en 1870 se adoptó el nivel medio del mar en Alicante como plano de referencia para el establecimiento de dicha cota como base para la medición de altitudes<sup>2</sup>. Entre 1871 y 1872 se completó la línea de nivelación entre Alicante y Madrid a lo largo de la línea férrea que unía ambas poblaciones y, desde entonces, los itinerarios de altitud tomados desde el puerto de Alicante se extendieron por toda la península. En 1874 se interrumpieron las observaciones sobre la regla de mareas y se iniciaron las medidas sobre el primer mareógrafo, diseñado por Adie, que recogía los movimientos de un flotador situado en un pozo comunicado con el mar abierto, instrumento que estuvo tomando medidas en Alicante y Santander hasta 1924.

En la última parte de este Sector 3TL se incluye la mitad norte del muelle 12, también con un uso complementario náutico-deportivo y con instalaciones de agua, saneamiento, energía eléctrica y canalizaciones para telecomunicaciones, aunque carece de construcciones, más allá del vial de acceso asfaltado que transcurre por el flanco oriental sobre las rocas del dique de levante que cierra por ese lado la dársena principal (Figura 26).



Figura 21. Vista general desde el Norte del muelle 12.

<sup>2</sup> Se llevaron a cabo cuatro observaciones diarias, durante casi cuatro años, del nivel del mar sobre una regleta metálica ubicada en una escalera del Muelle de Levante. Con las observaciones realizadas colocó un disco de bronce con la inscripción "NP-1" –Nivel de

Precisión número 1– en el primer escalón de la entrada al Ayuntamiento de Alicante. En él se indica que el escalón está a 3.407 m sobre la Cota 0 del puerto, pasando a ser la referencia altimétrica nacional por la Red Geodésica para elaborar la cartografía de España.



# MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

Promotor:  
 Autoridad Portuaria de Alicante

## INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL

### IV.1.- Sector 3PL (Plano 6)

En la mitad meridional del muelle 12, el cual se corresponde con la mitad norte de este sector, aparece instalado el mareógrafo Alicante 2, a 132 m al Norte de la inflexión hacia el Suroeste del dique (Figuras 27 y 28).



Figura 27. Vista general del Dique de Levante (muelle 12) desde el Sur



Figura 29. Detalle del acceso al mareógrafo Alicante 2.



Figura 30. Vista del mareógrafo Alicante 2 adosado al Dique de Levante.

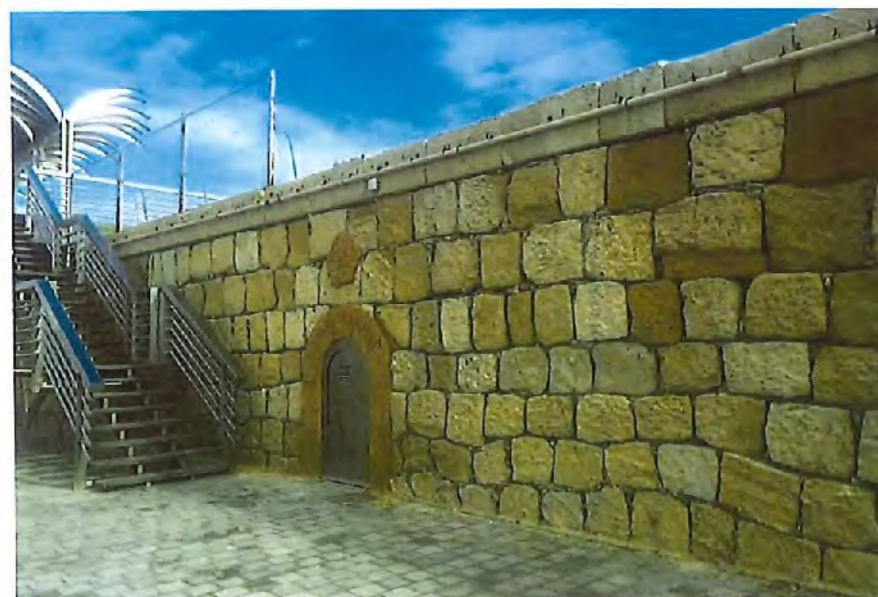



Figura 28. Acceso al mareógrafo Alicante 2.

En 1925, tal y como aparece inscrito bajo la leyenda "MAREOGRAFO" en la moldura que rodea el acceso desde el Oeste a esta construcción, se instaló en la estación mareográfica construida sobre la escollera exterior del malecón de Levante, la cual aún hoy sigue recabando datos, aunque de forma testimonial (Figura 29). Este acceso arqueado, sobre el que aparece de nuevo plasmado un globo terráqueo sobre un mar de olas, aunque en este caso en bajorrelieve y todo ello restaurado, da paso a una estructura de planta absidal de poco más de 12 m<sup>2</sup> -3.75x3.70 m- adosada por el Este a la pared vertical del espigón y rodeada por los bloques de hormigón y piedras del rompeolas, fabricada con sillares y con un pequeño tejado almenado (Figura 30). Frente a la puerta de acceso, a escasamente 1 m de distancia, aparece colocada a ras del suelo actual un antiguo disco de bronce ovalado, fechado en 1871, que marca un vértice

 Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	
	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	

geodésico a +2.186 m con la leyenda superior "REFERENCIA ALTIMÉTRICA NACIONAL" e inferior "BASE PARA LA NIVELACIÓN GEODÉSICA DE ESPAÑA REFERIDA AL NIVEL MEDIO DEL MAR EN ALICANTE" (Figura 31).





Figura 31. Detalle de la placa de bronce que aparece insertada en el suelo frente al acceso al mareógrafo Alicante 2.

Finalmente, ya en el tramo correspondiente al muelle 14 –con instalaciones de agua, saneamiento, energía eléctrica y canalizaciones para telecomunicaciones–, se encuentra uno de los tinglados típico de esta zona portuaria comercial, de 153x26 m (Figura 32), y junto a su lado noreste el restaurante Marmarela.



Figura 32. Vista general desde el Sur del tinglado que ocupa el tercio noreste del muelle 14.

 ALICANTE PORT <small>Autoridad Portuaria de Alicante</small>	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	el día 26 NOV. 2019  Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

## V.- CONCLUSIONES

Por lo que respecta a la afección de las actuaciones programadas sobre los bienes patrimoniales que se encuentran en el ámbito de actuación del Muelle de Levante –Sectores 3TL y 3PL–, debemos indicar, en primer lugar, que la voluntad de la Autoridad Portuaria es poner en valor y hacer visitables de manera didáctica los mareógrafos Alicante 1 y 2 que se encuentran en los muelles 10 y 12 respectivamente, por lo que en estas construcciones sólo se prevé realizar obras de reacondicionamiento y accesibilidad.

En lo que a los bienes patrimoniales situados en el ámbito de actuación del Muelle de Poniente se refiere –Sector 3MP–, en el entorno del barrio Heliodoro Macrona se tiene noticias de la posible existencia de un refugio de la Guerra Civil. En la ya citada publicación del Ayuntamiento de Alicante (Rosser 2007: 308) se marca una amplia área de posible ubicación de este refugio, que engloba tanto el mencionado barrio como el espacio ocupado por la actual Estación de Autobuses –al Oeste– y la instalación de Hierros Tolón, al Este del barrio. Como quiera que, según la información facilitada por el promotor, la zona no ocupada por construcciones consolidadas –la Estación de Autobuses, la Casa del Mar, el parking y los edificios de la Autoridad Portuaria– va a ser objeto de un cambio de uso que podría llevar consigo el derribo de alguna de estas edificaciones y la construcción de nuevos equipamientos, tareas que pueden suponer la remoción de tierras, se propone la realización de un SEGUIMIENTO ARQUEOLÓGICO de los trabajos de excavación que conlleven dichas obras, con el objeto de detectar la posible presencia del mencionado refugio o de cualquier otro tipo de resto arqueológico que pueda existir en el subsuelo.


La realización de los trabajos de seguimiento arqueológico deberá estar autorizada expresamente por la Conselleria con competencias en cultura y ser realizada según los principios recogidos en la legislación vigente. En el caso de que compruebe la existencia de esta construcción vinculada con la defensa pasiva o se halle algún resto arqueológico de cualquier otro tipo, se deberá comunicar su hallazgo a la Dirección Territorial de Alicante para que establezca las actuaciones y medidas correctoras que estime oportunas.

San Vicente del Raspeig, 10 de diciembre de 2018.

En representación de la Dirección arqueológica





Firmado digitalmente por EDUARDO LOPEZ SEGUI  
 Nombre de reconocimiento (DN): cn=EDUARDO  
 LOPEZ SEGUI, o=ALEBUS PATRIMONIO HISTORICO  
 SLU, ou, email=elopez@alebusph.com, c=ES  
 Fecha: 2018.12.10 09:53:00 +01'00'

 ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL

## VI.- BIBLIOGRAFÍA

- GUTIERREZ LLORET, S. (1996): *La Cora de Tudmīr: de la antigüedad tardía al mundo islámico*. Collection de la Casa de Velázquez, 57, Madrid-Alicante.
- LARA VIVES, G., GARCÍA GUARDIOLA, J., LÓPEZ SEGUÍ, E., RIZO ANTÓN, C. E. y SÁNCHEZ DE PRADO, M<sup>a</sup>. D. (2007): Nuevas evidencias de la ocupación de Benalúa (Alicante) durante los siglos VI-VII dC. *MARQ. Arqueología y Museos*, 02, Museo Arqueológico Provincial de Alicante, Diputación de Alicante: 49-81.
- REYNOLDS, P. (1987): *El yacimiento tardorromano de Lucentum (Benalúa, Alicante): Las cerámicas finas*. Catálogo de fondos del Museo Arqueológico Provincial, II, Diputación de Alicante.
- ROSSER LIMIÑANA, P. [Coord.] (2007): *El Patrimonio Cultural de Alicante: Avance de un catálogo. El Patrimonio Inmueble*. LQNT Monográfico 3. Ayuntamiento de Alicante, Patronato Municipal de Cultura.
- ROSSER LIMIÑANA, P. (2011): La ladera del Monte Benacantil en el origen de Alicante: El asentamiento Tardoantiguo. En: ROSSER LIMIÑANA, P., BARRIO BARRIO, J. A. y GALÁN BOLUDA, J. M. (edit.): *San Roque y laderas del Benacantil como origen de la población urbana de Alicante*. Comisión de Fiestas de San Roque, Alicante: 72-115.
- ROSSER LIMIÑANA, P. (2012): *Museo de la ciudad de Alicante. La ciudad explicada en su castillo*. Patronato Municipal de Cultura, Excmo. Ayuntamiento de Alicante.
- ROSSER LIMIÑANA, P. (2013): *Arqueología del poblamiento de un territorio del mediterráneo occidental (Alicante, España) desde época tardía a la primera ocupación islámica. Un espacio activo sin ciudad: De villas a aldeas*. Tesis Doctorales, Universidad de Alicante.  
<http://rua.ua.es/dspace/handle/10045/40982>
- VVAA: *Inventario de Yacimientos Arqueológicos*. Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport, en su apartado referente al Patrimonio Cultural.  
<http://www.cefce.gva.es/ca/web/patrimonio-cultural-y-museos>

 <p>ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante</p>	MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE	el día 26 NOV. 2019  <p>Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo</p>
Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante	INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL	Fecha: Diciembre de 2018

VII.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

---



el día **26 NOV. 2019**

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



PLANO Nº **1**

DESIGNACIÓN **PLANO DE SITUACIÓN**

TÍTULO **PROSPECCION ARQUEOLÓGICA PARA LA MODIFICACION PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. ALICANTE**

DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA **EDUARDO LÓPEZ SEGÚ**

FECHA **10/12/2018**

NUMÉRICA **1:200.000**

GRÁFICA


**alebus s.l.u.**  
 patrimonio histórico



ESCALA

1:200.000

NUMÉRICA

GRÁFICA

FECHA

10/12/2018

FIRMA

EDUARDO LÓPEZ SEGÚ

PROSPECCION ARQUEOLÓGICA PARA LA MODIFICACION PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. ALICANTE

DESIGNACIÓN

PLANO DE SITUACIÓN

PLANO Nº 1

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

el día 26 NOV. 2019

GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLIQUES I MOBILITAT

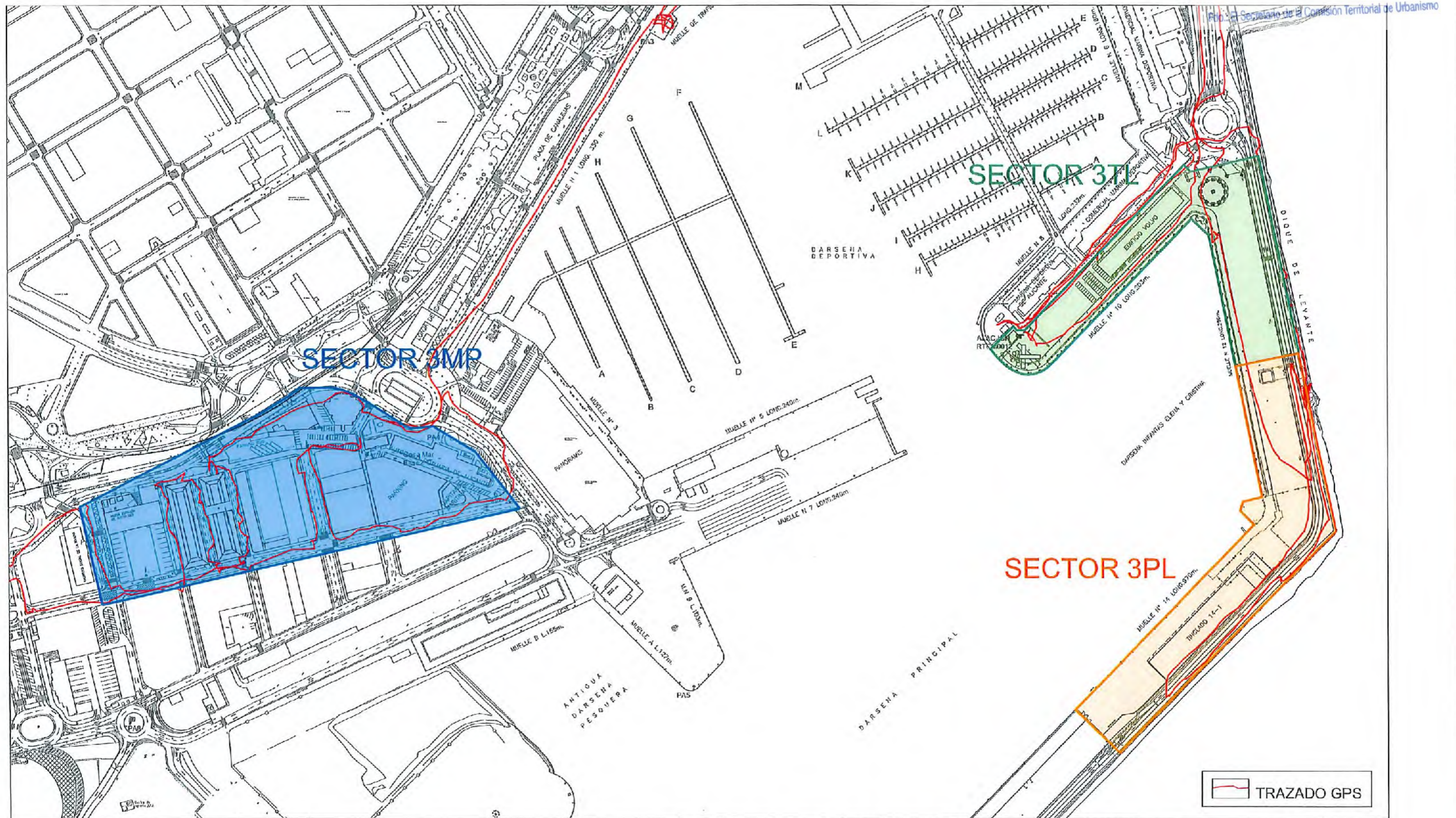
DILIGENCIA: Para hacer constar que este documento fue APROBADO DEFINITIVAMENTE

el día **26 NOV. 2019**

Fig. 2. Seguimiento de la Comisión General de Urbanismo



	ESCALA	DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA	FIRMA 	TÍTULO	PLANO DE EMPLAZAMIENTO	PLANO Nº <b>2</b>
	1:25.000	EDUARDO LÓPEZ SEGUÍ		TÍTULO PROSPECCION ARQUEOLOGICA PARA LA MODIFICACION PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. ALICANTE		
NUMERICA	10/12/2018					

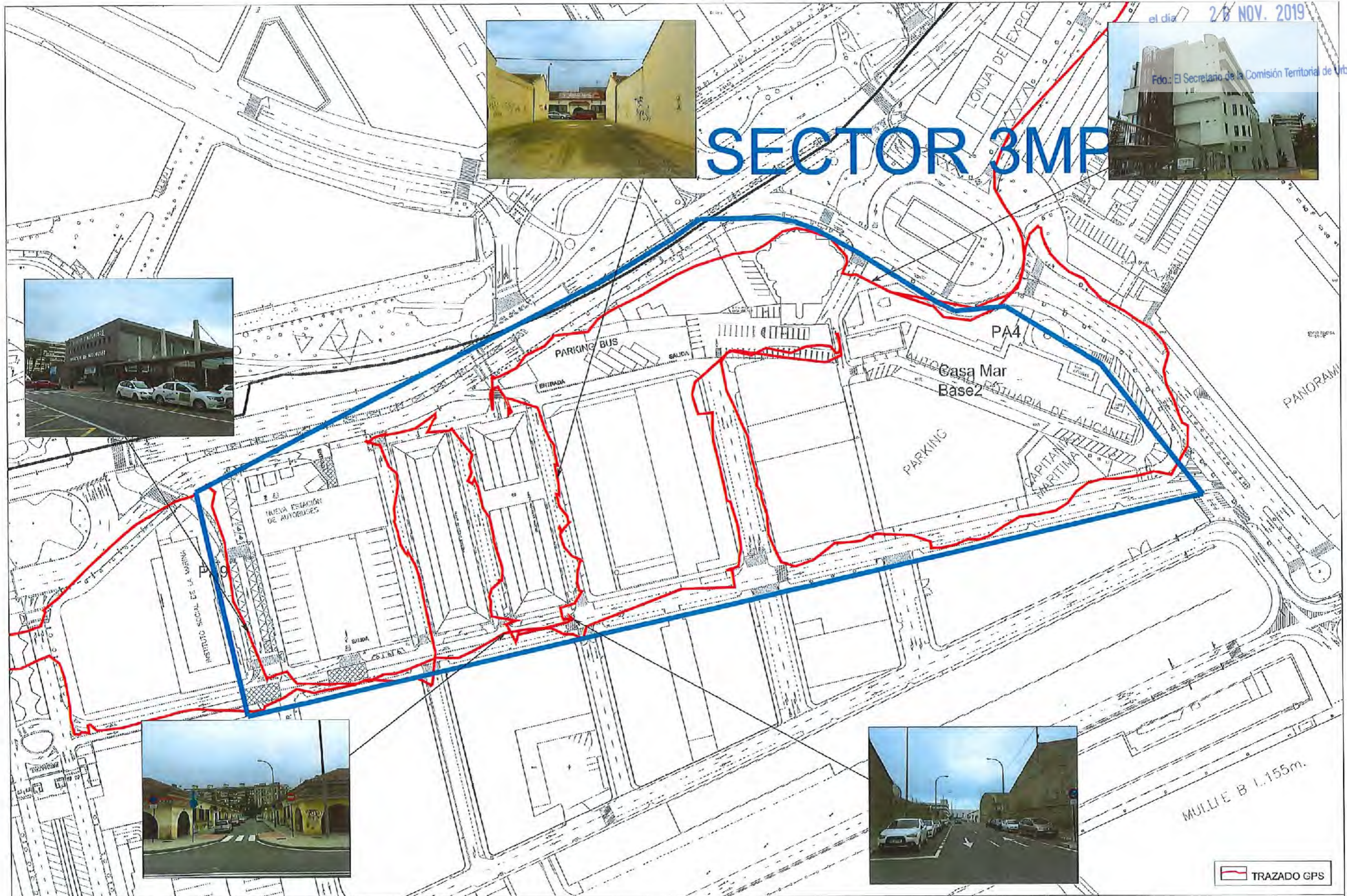


	ESCALA 1:5.000 NUMERICA ISO/DIN A4	DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA EDUARDO LÓPEZ SEGUÍ FECHA 10/12/2018	FIRMA 	TÍTULO PROSPECCION ARQUEOLOGICA PARA LA MODIFICACION PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. ALICANTE DESIGNACIÓN SECTORES PROSPECTADOS	PLANO Nº 3
---	---	--	--	--	---------------

el día 28 NOV. 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

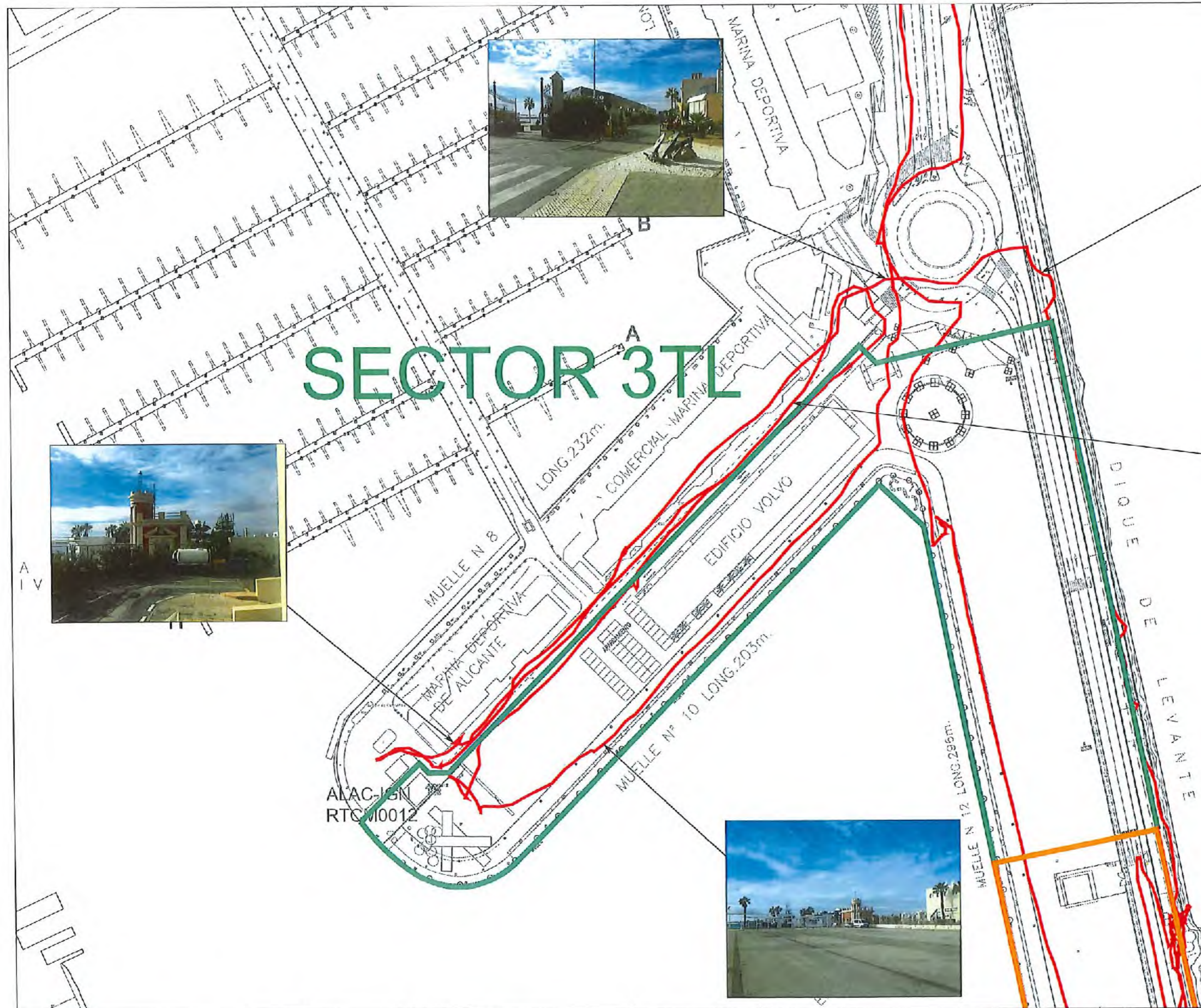
# SECTOR 3MP



TRAZADO GPS

	ESCALA	FECHA	DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA	FIRMA	TÍTULO	PLANO Nº	DESIGNACIÓN
	1:1.500 NÚMÉRICA	10/12/2018	EDUARDO LÓPEZ SEGUÍ		PROSPECCION ARQUEOLOGICA PARA LA MODIFICACION PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. ALICANTE	4	SECTOR 3MP DISPOSICIÓN DE TRAZADOS DEL GPS Y ELEMENTOS DE LA PROSPECCIÓN.

el día 26 NOV. 2019



TRAZADO GPS

	ESCALA 1:1.500 MÉTRICA ISO/DIN A3	FECHA 10/12/2018	DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA EDUARDO LÓPEZ SEGUÍ	FIRMA 	TÍTULO PROSPECCION ARQUEOLOGICA PARA LA MODIFICACION PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. ALICANTE	PLANO Nº 5	DESIGNACIÓN SECTOR 3TL DISPOSICIÓN DE TRAZADOS DEL GPS Y ELEMENTOS DE LA PROSPECCIÓN.
--	--	---------------------	---	-----------	---	---------------	---


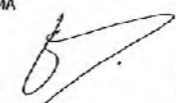
el día 26 NOV. 2019



# SECTOR 3PL



ELENA  
PRINCIPAL

	ESCALA 1:1.500 NUMÉRICA ISO/DIN A3	FECHA 10/12/2018	DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA EDUARDO LÓPEZ SEGÚ	FIRMA 	TÍTULO PROSPECCION ARQUEOLOGICA PARA LA MODIFICACION PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. ALICANTE	PLANO Nº 6	DESIGNACIÓN SECTOR 3PL DISPOSICIÓN DE TRAZADOS DEL GPS Y ELEMENTOS DE LA PROSPECCIÓN.
---	---	---------------------	--	--	---	---------------	---

el día **26 NOV. 2019**

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo