

JUNTA DEL PUERTO  
ALICANTE

01/3

PLAN ESPECIAL

PUERTO DE ALICANTE

DOCUMENTOS URBANÍSTICOS

APROBACIÓN DEFINITIVA:

4-DICIEMBRE-1992

# PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

3

DOCUMENTOS  
URBANÍSTICOS



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

## ÍNDICE

<b>1. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA</b>	<b>1-61</b>
<b>1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE</b>	<b>1-20</b>
1.1.1. <u>Justificación legal</u>	1-5
1.1.2. <u>Justificación de la oportunidad de un Plan Especial que desarrolla la OI/3 de P.G.M.O.</u>	6-17
1.1.3. <u>Tramitación procedente</u>	18-20
<b>1.2. INFORMACIÓN URBANÍSTICA</b>	<b>21-31</b>
1.2.1. <u>Planeamiento vigente: planimetría y ámbito de actuación</u>	21-21
1.2.2. <u>Características del terreno</u>	22-22
1.2.3. <u>Usos actuales de las edificaciones</u>	23-24
1.2.4. <u>Estudio de la estructura de la propiedad</u>	25-26
1.2.5. <u>Resultado del trámite de Exposición Pública</u>	27-29
1.2.6. <u>Estudios complementarios</u>	30-31
<b>1.3. CRITERIOS A SEGUIR EN EL PLAN ESPECIAL</b>	<b>32-69</b>
1.3.1. <u>Criterios de delimitación del ámbito del Plan Especial</u>	38-40
1.3.2. <u>Superficies consideradas</u>	41-46
1.3.3. <u>Criterios a seguir en la ordenación y el diseño</u>	47-69
1.3.3.1. Respecto a la articulación Ciudad-Puerto y a las intervenciones en la zona de borde	47-49
1.3.3.2. Respecto al sistema general de tránsito rodado y espacios libres	49-55
1.3.3.2.1. Vial principal	49-52
1.3.3.2.2. Paseo Marítimo y zonas ajardinadas	52-52
1.3.3.2.3. Parque Lineal	52-55
1.3.3.3. Respecto a los usos y determinaciones asignables a las zonas portuarias	55-59
1.3.3.4. Respecto a las convenciones conceptuales que se siguen en este PE en relación con los mandatos contenidos en el PGMO en materia portuaria	59-62
1.3.3.5. Respecto a las áreas que han de integrarse en el PE	63-64
1.3.3.6. Respecto a las actuaciones previstas sobre las edificaciones existentes	64-66

1.3.3.7.	Respecto a la edificabilidad a asignar . . .	66-67
1.3.3.8.	Respecto a las operaciones que debe plantear el Plan Especial a fin de proceder a la subsanación de determinadas carencias municipales en materia de equipamiento . . .	68-69
1.4.	OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL . . . . .	70-76
2.	<u>DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA</u> . . . . .	77-124
2.1.	EMPLAZAMIENTO DE LA ESTACION FERROVIARIA DE BENALÚA . . . . .	85-86
2.2.	SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES. VIALIDAD . . . . .	87-94
2.3.	SISTEMAS GENERALES. ESPACIOS LIBRES Y DOTACIONES PÚBLICAS . . . . .	95-105
2.3.1.	Paseo Marítimo . . . . .	96-99
2.3.2.	Sistema continuo de zonas ajardinadas . . .	100-103
2.3.3.	Áreas reservadas para la instalación de dotaciones y servicios complementarios . . .	104-105
2.4.	ZONAS PORTUARIAS . . . . .	106-109
2.5.	EL SISTEMA DE TRANSPORTE LOCAL . . . . .	110-111
2.6.	EL SISTEMA DE ACCESOS . . . . .	112-115
2.7.	SERVICIOS Y USOS TERCIARIOS ASOCIADOS A LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS . . . . .	116-119
2.7.1.	Unidad Portuaria de Levante . . . . .	117-118
2.7.2.	Unidad Portuaria de Poniente . . . . .	119-119
2.8.	ACCIONES CONCRETAS A REALIZAR EN DESARROLLO DE LAS DETERMINACIONES DE ESTE PLAN ESPECIAL: CONSTRUCCIONES, DEMOLICIONES Y CONDICIONES DE CONSERVACIÓN PREVISTAS . . . . .	120-122
2.9.	SUPERFICIES Y EDIFICABILIDAD POR SECTORES . . .	123-124
3.	<u>ORDENANZAS</u> . . . . .	125-133
4.	<u>PLAN DE ETAPAS</u> . . . . .	134-134
5.	<u>ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO</u> . . . . .	135-140
6.	<u>SISTEMA DE ACTUACIÓN</u> . . . . .	141-141

## MEMORIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

### 1. MEMORIA JUSTIFICATIVA.

#### 1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE.

##### 1.1.1. Justificación legal.

El Plan General Municipal de Ordenación de Alicante (en adelante, PGMO), vigente desde 1987, establece como uno de los instrumentos para su desarrollo una serie de Operaciones Integradas (en adelante, OI), que el propio PGMO<sup>1</sup> define como «actuaciones de reordenación», cuya «característica básica» es la de implantar «sistemas generales» que hayan de tener «muy presente su integración en un medio urbano», lo que, de modo necesario, «lleva a armonizar en un mismo plano jerárquico la funcionalidad y la ordenación».

El PGMO las considera como Operaciones Integradas porque, según el mismo, escapan al concepto del Plan Especial de desarrollo de infraestructuras básicas, así como al de Plan Especial de Reforma Interior, conceptos cuya naturaleza, competencias y delimitación operativa aparecen plenamente desarrollados en la legislación vigente (arts. 76 y sigs. del Reglamento de Planeamiento), y que son de aplicación cuando existe concurrencia de alguno de los dos siguientes supuestos o de ambos:

- La necesidad de implantación de uno o varios sistemas generales de distinta índole.
- El desarrollo de suelos parcialmente afectados por sistemas generales que, a su vez, tienen asignados otros usos.

---

<sup>1</sup> PGMO de Alicante. Anexo (pág. 102).

Las Operaciones Integradas son, por otro lado, instrumentos plenamente reconocidos en los textos legales. El art. 83.1.b) del Reglamento de Planeamiento (en adelante, RP) establece que se podrán realizar operaciones integradas de reforma interior en los mismos casos que se estipulan para los Planes Especiales de Reforma Interior (y que se definen en el apartado a) del mismo artículo).

El ya citado art. 83 contrapone las Operaciones Integradas a las Actuaciones Aisladas (definidas en el apartado a)), a las que, sin embargo, señala idénticos fines, a saber:

- La descongestión de suelo urbano.
- La creación de dotaciones urbanísticas y equipamiento comunitario.
- La resolución de problemas de circulación o de estética.
- La mejora del medio ambiente o de los servicios públicos.
- Otros fines análogos.

La única diferencia entre ambos tipos de instrumento parece estribar en que mientras que a las Actuaciones Aisladas se les exige conservar «*la estructura de ordenación anterior*», este requisito no parece ser de obligatorio cumplimiento en el caso de las OI. De ahí que, de manera acertada, el PGMO las defina como «*actuaciones de reordenación*».

Reordenación que tiene sus límites en la imposibilidad de clasificar o reclasificar suelo, operación reservada a instrumentos de planeamiento de superior rango (PDTC, PGMO o Normas Subsidiarias o Complementarias). Ello no obsta a que las OI puedan proceder a calificar el suelo que constituye su ámbito siempre que, de acuerdo con lo establecido en el art. 83.3 RP, se ajusten a las determinaciones del PGMO cuando las OI estuvieran previstas en el mismo, de acuerdo con lo preceptuado en el art. 76.6 del RP, según el cual:

«En ningún caso, los Planes Especiales podrán sustituir a los Planes Directores Territoriales de Coordinación, a los Planes Generales Municipales ni a las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento, en su función de instrumentos de ordenación integral del territorio, por lo que no podrán clasificar suelo sin perjuicio de las limitaciones de uso que puedan establecerse».

Lo que, consecuentemente, no obsta para modificar los usos actualmente existentes.

Encuentra nuestra opinión apoyo indudable en la más reciente jurisprudencia. En tal sentido, las aportaciones que sobre la distinción entre calificación y clasificación de suelo proporciona la Sentencia del Tribunal Supremo de 21-III-1984 permite una clarificación conceptual definitiva:

«debe advertirse que esta norma lo que en realidad prohíbe es que el Plan Especial sustituya al Plan General en esta función clasificadora, que consiste en asignar a los terrenos alguno de los tipos de Suelo Urbano, Urbanizable o No Urbanizable a que se refiere el artículo 77 de la LS...»

«... lo cual es bien distinto de, respetando esa clasificación, modificar el destino específico o uso de los terrenos, pues una cosa es la clasificación del suelo en uno de esos tres tipos y otra la calificación del uso pormenorizado de los terrenos comprendidos dentro de cada uno de ellos y esto conduce a que en el supuesto concreto de los Planes de Reforma Interior, que necesariamente operan sobre Suelo Urbano, no pueda este instrumento urbanístico alterar esta clasificación, pero sí modificar la calificación de

uso que sea precisa para conseguir el objetivo legal que justifica su aprobación».

Hacemos esta salvedad para evidenciar que el presente Plan Especial (en adelante, PE) ha evitado incurrir en supuestos de clasificación del suelo o en cualquier otra determinación que pudiera constituir modificación del PGMO, casos que comportarían la existencia de un vicio invalidante del propio PE. Sin embargo, se ha utilizado, cuando así se requiere, las posibilidades que se le otorgan legalmente de calificar el suelo que constituye el ámbito de la ordenación, de modo que, cumpliendo taxativamente con los objetivos enunciados en la OI/3 PUERTO, se logre la máxima coherencia y racionalidad urbanística con el menor costo económico posible.

El PGMO establece siete OI, de las que tres afectan al suelo que es de propiedad del Puerto y que, por tanto, es de competencia de la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes:

- ★ OI/3 "Puerto"
- ★ OI/6 "FEVE" (en la actualidad, FGV)
- ★ OI/7 "Litoral"

De ellas, sólo la primera compete con casi exclusividad a la Junta del Puerto, pues el ámbito que se señala para su aplicación se corresponde casi en su totalidad con la actual Zona de Servicio del Puerto, aunque se incluyan, además, suelos de RENFE y de la Dirección General de Carreteras. En las otras dos OI, si bien el Puerto es propietario de terrenos situados en el ámbito de cada una de ellas, ni por la significación porcentual de tales propiedades en relación con el ámbito total de cada una; ni por la inexistencia de áreas integradas dentro de la Zona de Servicio del propio Puerto dentro de los ámbitos correspondientes; ni por poderse el Puerto sentirse vinculado a una posición

activa, al no existir mandato en tal sentido entre las determinaciones del PGM, puede la Junta del Puerto, al menos por el momento, atribuirse la condición de organismo impulsor del planeamiento que se solicita para su desarrollo.

Consiguientemente, este PE desarrolla en exclusiva las determinaciones contenidas en la OI/3 PUERTO, ateniéndose, por tanto, a los criterios y objetivos de ordenación que en la misma se señalan, así como al ámbito de ordenación que para ella establece.

1.1.2. Justificación de la oportunidad de un Plan Especial que desarrolla la OI/3 de P.G.M.O.

El Puerto de Alicante no responde en la actualidad a los requerimientos que un puerto moderno ha de ofrecer para mantener un nivel de operatividad suficiente. Tal diagnóstico no es consecuencia de su comparación con otras instalaciones punteras de todo el mundo que han experimentado importantes reformas en fechas recientes (como el Puerto de Baltimore, paradigma de la integración entre Puerto y Ciudad; o como el futuro Puerto de Barcelona), sino que se obtiene asimismo si se confronta con otros puertos clásicos que no han sufrido procesos de renovación en los últimos años, pues, en su actual estado, carece de elementos adecuados para atender las demandas que el moderno tráfico marítimo exige.

La tecnología de carga y descarga de buques, así como las características técnicas de éstos, son aspectos que han registrado importantes cambios en los últimos tiempos, de forma que hacen precisa la sustitución de determinados conceptos y parámetros operativos, fundamentales antaño, por otros que resulten más adecuados a las exigencias funcionales de los nuevos sistemas.

El Puerto de Alicante dispone de largos muelles de atraque de calados medios con poca superficie de descarga, lo que responde a una concepción periclitada, a la que se refiere el PDDP con la expresión de que es un Puerto con «estructura decimonónica».

Hoy en día, las características operativas y económicas del tráfico portuario exigen que la carga que transportan los buques sea depositada en tierra a la mayor brevedad, acortando de forma proporcionadamente directa la estancia de los buques dentro de los recintos portuarios. La adopción, cada vez más generalizada,

de la técnica de "containerización" no hace sino agudizar aún más esta tendencia y, consecuentemente, a desvelar con mayor crudeza la inadaptabilidad de las instalaciones existentes en Alicante a la dinámica del tráfico marítimo de la actualidad si no se acomete una profunda reforma. Otro tanto puede decirse de los calados, que deben ser cada vez mayores si se quiere operar con todo tipo de buques.

Las precedentes consideraciones afectan a problemas intrínsecos del Puerto de Alicante que, por su naturaleza, pueden ser resueltos mediante operaciones tendentes a ganar grandes superficies de terrenos al mar en zonas de calados profundos, lo que, de otra parte, implica el abandono progresivo de las zonas que presentan inconvenientes en su utilización actual y/o futura. Pero no sólo concurren este tipo de problemas en la desvalorización funcional de las instalaciones portuarias existentes, sino otros, de naturaleza extrínseca a la propia instalación, que son del caso reseñar.

Como es conocido, se ha producido una persistente invasión de terrenos portuarios por parte de la ciudad, lo que ha ido minando otras capacidades operativas del Puerto. Esta invasión afecta de modo señalado a las comunicaciones intraportuarias y ha contribuido, al tiempo, a que se hayan ido empeorando las comunicaciones entre el Puerto y la red de comunicaciones con el exterior: las carreteras y autopistas, así como los enlaces ferroviarios.

En el pasado siglo, al Puerto accedía no sólo el ferrocarril de vía estrecha (hoy, F.G.V.), sino las dos líneas de vía ancha dependientes de RENFE: la línea Madrid-Zaragoza (MZA), que llegaba hasta el Muelle de Levante desde la Estación de Madrid; y el Ferrocarril de los Andaluces, línea en dirección a Murcia, que comunicaba con la parte de Poniente. La Explanada de España, en aquellos momentos, al margen de servir como espacio de

interconexión portuaria, era una zona de servicio del Puerto, que prestaba soporte en tierra a los muelles de costa, y que disponía de enlace ferroviario, así como de enlace con la red de carreteras. Las de Madrid, Murcia y Valencia confluían directamente en la calzada, ahora peatonalizada, que se situaba entre el bulevar central de la Explanada de España y la línea de edificaciones.

Era evidente que esta situación iba a resultar insostenible, y el tiempo se ha encargado de demostrarlo. El ferrocarril de vía estrecha se trasladó hacia Levante, a la actual Estación de La Marina, abandonando su emplazamiento original en la zona de la Playa del Postiguet. La conexión de la línea MZA sufrió sucesivas modificaciones, hasta su desaparición definitiva. Las carreteras, al desbordarse la capacidad de la calzada por la creciente afluencia del tránsito rodado, se subdividió en primera instancia en dos viales, situados a ambos márgenes de la Explanada, para irse trasladando paulatinamente al vial Sur, lo que suponía la invasión de la Zona de Servicio del Puerto. La reciente peatonalización del vial Norte, que implica una dedicación exclusiva del vial Sur para servir como soporte del tráfico urbano, e incluso del tránsito interurbano, se ha convertido en una apropiación "de facto" de terrenos portuarios por parte de la ciudad que sirve como pertinente ilustración de la presión ejercida por aquella durante todo este siglo.

En paralelo al proceso de deterioro de los principios de organización física que habían inspirado al Puerto en su primera etapa, y que derivaba en la depauperación de los principios funcionales que se deducían de aquellos, la Junta del Puerto fue realizando actuaciones de carácter remedial que tendían a mantener en lo posible la operatividad de la instalación. La medida de carácter general adoptada para conservar la funcionalidad del Puerto consistió en el paulatino pero constante traslado de las instalaciones y de la actividad hacia Poniente, donde las presiones de la ciudad eran menos perceptibles y en el que

todavía se disponía de la Estación de Benalúa como Terminal de Mercancías.

Pero la conservación de esta mínima funcionalidad se ha hecho a costa de reducir los márgenes operativos, especialmente en lo que se refiere a superficies de terreno firme, así como de muy considerables esfuerzos económicos que, aun cuando responden a estrategias recuperables, se han ido produciendo de manera aislada y no han podido ser correspondidos con incrementos equivalentes en el tráfico portuario. El languidecimiento del Puerto ha sido evidente, poniendo de relieve la distancia existente entre la importancia física y estratégica de la instalación y el volumen de negocio interno que es capaz de generar en la actualidad. Su facturación anual directa, de 1.000 millones de pesetas, se aproxima a la de una empresa mediana. No obstante, en virtud de su indudable valor como elemento infraestructural inductor de la economía provincial cabe hablar todavía, como acertadamente se hace, de "primera empresa provincial".

Pero un Puerto no puede vivir indefinidamente de una situación como ésta, en que su principal justificación estriba no tanto en su actividad directa sino en su valor inductor y motor de la economía regional a la que sirve. Además de esta condición es evidente que las variaciones que experimentan las demandas de orden portuario exigen constantes inversiones en instalaciones y bienes de equipo, que sólo encuentran justificación en la existencia de importantes flujos de tráfico. Es sabido que el carácter altamente dinámico de las instalaciones portuarias exige una constante puesta al día, que requiere grandes inversiones, lo que sólo puede ser atendido cuando concurren condiciones favorables de rentabilidad, de forma que haya un cierto nivel de equilibrio entre inversiones y facturación.

A largo plazo, no es sostenible una situación en la que no se alcance un cierto nivel de autofinanciación de las inversiones, lo que, por otro lado, conduce a un peligroso círculo vicioso. Si no hay inversiones, no cabe esperar que haya flujos de tráfico, pero, al tiempo, si no hay tráfico, es difícil asumir la necesidad y conveniencia de inversiones, especialmente cuando, como en el caso de las portuarias, tales inversiones son especialmente cuantiosas.

El corolario a que se llega con el análisis de la actividad portuaria puede situarse en términos ciertamente dramáticos: en la actualidad, y con las instalaciones existentes, el Puerto no es capaz de generar por sí mismo los recursos que necesitaría para mantenerse en un estado funcionalmente razonable, es decir, adaptado a las necesidades actuales y futuras. Y no cabe mantenerlo por mucho tiempo en esta situación. Es necesario acometer una profunda reforma, que exigirá inversiones tendentes a construir un nuevo Puerto, dotado de las instalaciones precisas para acoger, en adecuadas condiciones, el tráfico marítimo que, por su privilegiada situación, le puede sobrevenir.

Tal decisión no corresponde, desde luego, a este PE, ni siquiera al PGMO. Es una decisión de política económica que trasciende el ámbito municipal e incluso autonómico, pues, como es sabido, los Puertos de Interés General (y el de Alicante lo es<sup>2</sup>) dependen directamente del Gobierno del Estado, a quien se reserva la competencia exclusiva sobre los mismos, como se prevé en el art. 149-20º de nuestra Carta Magna.

Así se reconoce abiertamente en el propio PGMO, al imponer como condicionante de la ordenación de la OI/3 PUERTO que el PE

---

<sup>2</sup> En la página 7 del PDDP, que se incluye en este PE a título de documentación complementaria, se señalan las disposiciones legales que acreditan dicho título.

que se redacte en su cumplimiento no impida ni su «funcionalidad actual ni su futura expansión».

Pues bien, el Gobierno del Estado, a través de la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ha tomado la decisión de construir un nuevo Puerto que, partiendo del actual, se desarrolle en dirección a Poniente. Este nuevo Puerto deberá encontrar adecuada solución a los problemas que tiene planteados el actual y que, en síntesis, son los que a continuación se indican:

- Problemas derivados del "multiuso" de sus instalaciones por tráficos de diversos tipos (de pasajeros, de mercancías, deportivos, etc...), que impiden una racionalización en su gestión y una especialización por unidades de explotación, características básicas de los Puertos modernos.
- Problemas procedentes de la ausencia de calados suficientes en la dársena interior, que la imposibilitan para recibir tráficos de Mercancías que, en la actualidad, precisan de calados mayores de los que puede ofrecer.
- Problemas originados por la baja tasa existente en la relación entre las superficies portuarias operativas y los metros lineales de muelles de atraque, relación que es, en Alicante, muy baja, hasta el punto de situarse como la menor de entre todos los Puertos de Interés General de España.
- Problemas producidos por la ausencia de zonas de ubicación de servicios y equipamientos de apoyo a las Estaciones Marítimas y a las instalaciones náuticas deportivas, que han impedido su existencia hasta ahora, y que consti-

tuyen un requisito imprescindible para que puedan existir en el futuro.

- Problemas causados por la carencia de suelo adecuado para destinarlo a alojar servicios y equipamientos necesarios, que permitan concentrar las operaciones portuarias en un importante y único centro de gestión.
- Problemas emanados de la dificultad de comunicaciones Puerto-Hinterland, ya que no se puede satisfacer adecuadamente el intercambio de tráficos entre los diferentes lugares de origen y/o destino (Estación Marítima, Aeropuerto, Estación de Ferrocarril y otros).

Hasta aquí hemos referenciado específicamente las causas intrínsecas de deterioro confluyentes en el desarrollo de la actividad del Puerto de Alicante. No obstante, la mención a las dificultades que tiene la relación con la Ciudad merece una exploración específica, por cuanto este nivel de conflictividad, además de tener características dinámicas en su evolución, se manifiesta de diversas formas, siendo, por último, el fundamento que subyace a la necesidad de redactar este PE.

La historia de las mutuas interacciones entre la Ciudad y el Puerto en el transcurso del último siglo viene condicionada por la evolución propia de las relaciones socioeconómicas, de los cambios culturales y de relación con el entorno natural, del crecimiento de las demandas de suelo, de las expectativas urbanas o de las necesidades generadas por las modificaciones sufridas en el planteamiento de los servicios portuarios o de las modalidades de tráfico marítimo.

La anterior enumeración, a pesar de no tener pretensiones de exhaustividad, introduce con claridad los elementos que es

preciso analizar para entender, siquiera sumariamente, lo acontecido en los espacios de borde en los últimos decenios.

A lo largo de los mismos, se puede observar una constante tensión, no siempre conflictiva, entre las demandas urbanas y las necesidades portuarias, entre las exigencias de la Ciudad y las disponibilidades del Puerto. Del lado de la Ciudad, se viene reclamando una mayor integración con el mar, una creciente demanda de equipamientos y servicios, una mejor funcionalidad - especialmente en el tráfico rodado-, una positiva recuperación de la calidad escénica y, en relación con todo lo anterior, una progresiva utilización de suelo portuario con fines exclusivamente urbanos<sup>3</sup>. Del lado del Puerto, se observan evidentes transformaciones en diversos campos: la evolución de usos, el progreso de las técnicas, el crecimiento de las demandas de suelo firme. Todo ello implica un planteamiento funcional de la actividad que ha de rebasar la socorrida tentación de lo provisional.

Unas y otras razones impulsan una creciente colisión de intereses, en la que se observa una soterrada pugna por mantener la operatividad en lo urbano y en lo portuario. La Ciudad reclama la resolución de diversos problemas específicamente urbanos, algunos de los cuales vienen generados por su propio dinamismo. Esto, desde luego, no ocurre sólo en el caso de Alicante, sino que es habitual en todas las ciudades portuarias españolas. Pero es bien cierto que los problemas existen y también es lógico que deba existir un interés institucional común por resolverlos.

---

<sup>3</sup> Quizá el ejemplo de lo ocurrido en la Explanada de España sirva como ilustración al desarrollo sufrido en la pugna por los espacios de borde. Como se repite a lo largo de la presente Memoria, la Explanada es un espacio que fue de propiedad del Puerto hasta 1970, fecha en que una nueva delimitación definió como límite entre la Ciudad y el Puerto el límite entre la Explanada y el Paseo de Conde de Vallengano. Hasta tal punto la delimitación se hacía efectiva a los ciudadanos que una cancela, situada en el borde Sur del bulevar central de la Explanada, separaba físicamente los espacios urbanos de los portuarios.

Quizá sea el caso de Barcelona el que, salvando todas las distancias existentes (tanto por dimensión como por la estructura de relación con la Ciudad), pueda servir como guía para encontrar adecuadas soluciones que permitan articular ambos espacios, Puerto y Ciudad, de forma que, lejos de estorbarse mutuamente, se proyecten hacia una relación simbiótica basada en principios de interacción positivamente sinérgica.

Pues bien, el Puerto de Barcelona, cuya reforma se está abordando en la actualidad, se está reestructurando a partir de la admisión de usos mixtos, compatibles con la Ciudad y el Puerto, en las áreas de borde: nuevos usos urbano-portuarios en la zona de las antiguas dársenas (Port Vell) que eviten el impacto negativo sobre la Ciudad de la instalación portuaria propiamente dicha, que se amplía espectacularmente hacia el Sur en una operación que exige, incluso, el desvío del río Llobregat.

Pero volvamos al diagnóstico de las relaciones entre el Puerto y la Ciudad de Alicante. El que se enuncia en la OI/3 PUERTO es inevitablemente reducido, por lo que se hace necesario profundizar en los problemas existentes de manera más pormenorizada. Los párrafos siguientes intentan desvelar los problemas más acuciantes, así como algunos de los objetivos que deben fundamentar la ordenación:

- A. *El tráfico terrestre de borde ha de ser resuelto de manera satisfactoria.* La necesidad de asegurar la fluidez del tráfico que discurre por el borde Sur de la Ciudad ha supuesto la invasión de terrenos portuarios, precisamente en la vía de servicio que comunica el Muelle de Levante con el de Poniente. Ello ha supuesto la necesidad de remodelar el transporte intraportuario, que se ha visto negativamente influido por la interferencia del tráfico urbano. No obstante, tal situación resulta poco menos que irreversible, lo que implica la

necesidad de estudiar posibles soluciones alternativas que aseguren un adecuado tratamiento, tanto para el tráfico urbano como para el portuario.

B. *La relación entre el Puerto y la Ciudad se encuentra perturbada, en parte, por la actual organización de usos portuarios, que, como consecuencia del nivel de instalaciones que posee, ha de mezclar de forma indiscriminada usos que pueden o deben ser compatibles con la Ciudad (usos deportivos, Terminal Marítima de Pasajeros, Servicio de Transporte Local e incluso el tráfico pesquero, que, cuyo componente pintoresco<sup>4</sup>, puede ser un incentivo turísticamente atractivo), con otros que, por su naturaleza, plantean problemas de imagen o tienen impactos negativos, como todos aquellos relacionados con el tráfico de mercancías.*

C. *Se observan carencias urbanas en el suelo inmediato al borde marítimo, que pueden tener adecuada resolución si se liberan actuales suelos ocupados por el Puerto al ampliar las instalaciones portuarias en dirección a Poniente. Los suelos que resulten liberados de usos portuarios clásicos, como es el caso de las parcelas ocupadas en torno a las instalaciones de CAMPSA, algunas de las cuales podrían servir como soporte de usos terciarios (usos comerciales, de oficinas, hosteleros), para infraestructuras de comunicaciones, o para asentamiento de edificios institucionales (que solucionarían los problemas a que conduce la actual dispersión de centros oficiales, muchos de ellos ubicados en zonas urbanas altamente congestionadas y con una escasísima*

---

<sup>4</sup> En tal sentido, la experiencia de otras ciudades, en las que el Puerto pesquero es accesible desde el exterior, ha permitido la celebración de concurridas subastas públicas de pescado fresco, que constituyen uno de los atractivos más señalados para los turistas. Es el caso de Denia, Calpe o Santa Pola, por hablar sólo de algunos de los puertos de nuestra provincia.

oferta de aparcamiento), podrían contribuir a paliar este problema.

D. *Existen conflictos de relación entre actividad portuaria y zonas nobles de la Ciudad.* Buena parte de las actividades portuarias de tipo industrial tienen lugar frente a la zona más significativa de la Ciudad, una zona que se ha constituido en el emblema de Alicante, tanto respecto de su significación funcional interna como, sobre todo, cara a su proyección al exterior. Resulta más que deseable proceder al traslado de todas las actividades que puedan arrojar perfiles estética o ambientalmente negativos y reservar esta zona portuaria a otras que, por sus características, sean de más grata contemplación. Tal es el caso de los usos deportivos o de pasajeros, en todo el mundo asociados a los centros urbanos. El paisaje portuario desde la Ciudad puede y debe ser un incentivo que sea visualmente atractivo para los alicantinos y para los turistas.

E. *La recuperación para uso urbano del borde marítimo, mediante el establecimiento de un Paseo Marítimo* que permita el disfrute de todo el borde litoral más ligado a la Ciudad, ha sido un proyecto largamente acariciado por los alicantinos. Existe la posibilidad de asegurar una continuidad peatonal en esta zona, desde el Postiguat hasta el límite Sur de la dársena interior, a través de las zonas inmediatas a los muelles situados al Norte de la Dársena Interior y que constituyen el antiguo Muelle de la Costa, a los que se les incrementaría el indudable protagonismo que han tenido en la imagen gráfica que Alicante ha proyectado a lo largo de los dos últimos siglos. Se trata de un objetivo de carácter cultural y sentimental que resulta primordial para la Ciudad.

F. *La solución a los problemas derivados de la ausencia de una estructura viaria tendente a centralizar los flujos portuarios hacia el exterior implica una indeseada integración de tráficos ligeros y pesados, portuarios y urbanos. Es preciso lograr un esquema director de tráfico que permita integrar el tráfico portuario ligero con el de la propia Ciudad. Al tiempo, es necesario plantear que el tráfico portuario pesado disponga de una salida independiente que permita un enlace directo con las redes de carreteras y autopistas que comunican el Puerto con el entorno geográfico que puede ser emisor o receptor de tráficos marítimos.*

La solución a los problemas enunciados, tanto los de orden estrictamente portuario, como los emanados de la relación existente entre el Puerto y la Ciudad, exigen la formulación de, al menos, dos documentos que, aunque competencialmente diferenciados y con tramitación distinta, están conectados entre sí de forma evidente.

Por un lado, será necesaria la redacción de un Programa Director del desarrollo del Puerto de Alicante, (en adelante PDDP) documentos de carácter complementario dentro de este Plan Especial, y que en su caso será tramitado con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Puertos.

Por otro lado, y para promover soluciones a los problemas relacionados con la interacción del Puerto con la Ciudad, se integran Documentos de Planeamiento Urbanístico redactados con arreglo a lo dispuesto para este tipo de instrumentos en la Ley del Suelo. Todos ellos se integran en un único PE del Puerto de Alicante.

1.1.3. Tramitación procedente.

La iniciativa para formular el presente Plan Especial corresponde a la Junta del Puerto, que está legitimada para ello en virtud de las determinaciones del PGMO, que, a su vez, está facultado para disponerlo, de acuerdo con la legislación vigente.

En tal sentido hay que hacer referencia al artículo 144.3 del Reglamento de Planeamiento, que establece que:

*«Los Planes Generales podrán señalar la Entidad u órgano competente para la redacción de los Planes Especiales a los que se refiere este artículo».*

Tal referencia corresponde a lo determinado en el número 1 del mencionado artículo, que dispone:

*«Los Planes Especiales que desarrollen determinaciones contenidas en los Planes Generales de Ordenación ...»*

El PGMO, atendiendo a las competencias que, para la designación de las entidades u organismos que han de formular los Planes Especiales, le otorgan las disposiciones legislativas antes mencionadas, dispone, con referencia a la OI/3 PUERTO (Anexo. Página 106):

*«La ejecución de esta Operación Integrada se llevará a cabo mediante un Plan Especial a redactar por iniciativa de la Junta del Puerto durante el Primer Cuatrienio».*

Siendo, por tanto, la Junta del Puerto el órgano legitimado para la redacción del Plan Especial, le corresponde a la misma

la aprobación inicial y provisional, a tenor de lo dispuesto en los números 1 y 2 del artículo 146 RP:

*«1. La aprobación inicial de los Planes Especiales, cualquiera que sea su objeto, corresponderá a la Entidad u Organismo que los hubiere redactado.*

*2. La misma Entidad u Organismo será la competente para su tramitación y aprobación provisional».*

Corresponde la aprobación definitiva al Ayuntamiento de Alicante, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto-Ley 16/1981 de 16 de octubre, que establece:

*«1. Los Ayuntamientos de capitales de provincia y ciudades de más de 50.000 habitantes serán competentes para la aprobación de Planes parciales y de Planes especiales que desarrollen y se ajusten a las determinaciones del Plan general».*

La intervención de la Comisión Territorial de Urbanismo queda regulada por el segundo párrafo de este mismo precepto, según el cual:

*«A este efecto, una vez otorgada la aprobación provisional, el Plan se someterá a informe no vinculante de la Comisión Provincial de Urbanismo correspondiente<sup>5</sup>, informe que se entenderá favorable si no se emite en el plazo de un mes desde la recepción del expediente completo por el citado organismo».*

---

<sup>5</sup> A este respecto, cabe recordar que a la Comisión Provincial de Urbanismo, órgano que, a la sazón, tenía la competencia de que hablamos, se sustituyó por la Comisión Territorial de Urbanismo, en virtud de las modificaciones que dentro de los órganos administrativos urbanísticos se han producido por las transferencias de competencias del Estado a la Comunidad Autónoma Valenciana.

Consiguientemente, los órganos facultados para la redacción de los documentos y para las distintas fases de aprobación se resumen en el siguiente cuadro:

TRÁMITE	ÓRGANO COMPETENTE	JUSTIFICACIÓN LEGAL
Redacción del Plan	Junta del Puerto	Art. 144.3 RP PGMO Alicante (01/3)
Aprobación inicial	Junta del Puerto	Art. 147.1 RP
Aprobación provisional	Junta del Puerto	Art. 147.2 RP
Informe (no vinculante)	Comisión Territorial de Urbanismo	Art. 5 R D-L 16/1981 (16 octubre)
Aprobación definitiva	Ayunt. de Alicante	Art. 5 R D-L 16/1981 (16 de octubre)

De los trámites referenciados en el cuadro anterior se han cumplido ya los siguientes:

TRAMITE	FECHA
Redacción del Plan (Finalización)	Agosto de 1989
Aprobación inicial	16-XI-1990
Exposición al público (comienzo)	28-XI-1990
Exposición al público (fin)	28-I-1991

## 1.2. INFORMACIÓN URBANÍSTICA.

### 1.2.1. Planeamiento vigente, planimetría y ámbito de actuación.

El presente PE es el instrumento señalado en el PGMO de Alicante actualmente vigente (aprobado definitivamente en fecha 27-3-1987) para desarrollar lo previsto en la OI/3 PUERTO. En el Anexo I a este texto se incluyen reproducciones en fotocopia de las páginas correspondientes a las disposiciones que afectan, en general, a las Operaciones Integradas y las que, en particular, interesan a la OI/3 PUERTO.

Las hojas correspondientes a los planos del PGMO donde se incluyen los terrenos que constituyen el ámbito de actuación del presente PE se han reproducido, en fotocopia reducida, y se incorporan al mencionado Anexo.

Para la confección de este documento se han empleado dichas hojas (identificadas en la minuta como I -10-, J -8, 9 y 10- y K -8, 9 y 10-, con las que se ha compuesto un solo plano, en el que se ha señalado con un recuadro la zona afectada por la OI/3 PUERTO, y figura en la documentación del PE, como plano iu-1.

### 1.2.2. Características del terreno.

Siendo el terreno totalmente plano y sensiblemente horizontal, los siguientes planos pueden permitir una definición exacta de las características del terreno que constituye el ámbito de la OI/3 PUERTO:

- Plano de batimetrías intraportuarias, que figura en la documentación relativa al PDDP.
- Planos catastrales (a escala 1:500), que indican, con un alto grado de precisión, los detalles más relevantes de las zonas sometidas a estudio dentro del ámbito de la OI/3 PUERTO. Se han empleado las hojas señaladas con los identificativos I10 -2, 6 y 7-, J9 -1, 2, 3, 4, 5, 6 y 8- y J10 -1, 3 y 5-, reducidos a escala 1:1000.
- Planos del PGMO, utilizados como soporte para la documentación gráfica de la ordenación general. Se han empleado las hojas que figuran en la minuta con los identificativos señalados en la página anterior, reproducidos a escala 1:3000.

Estos planos han servido como cartografía básica de los que componen el presente PE.

Por otro lado, el PGMO y, muy especialmente, el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, contienen suficientes datos referidos a cuestiones relacionadas con el medio físico que constituye el ámbito de esta OI/3 PUERTO, por lo que nos remitimos a ambos para lo concerniente a la descripción del mismo en algunos aspectos relevantes (climatología, geología y geomorfología, descripción de los terrenos, etc...).

### 1.2.3. Usos actuales de las edificaciones.

El PDDP describe, en el plano señalado con el identificativo I-2, los usos que tienen las edificaciones actualmente existentes. Por otro lado, en la documentación anexa, en el Tomo 1, dedicado al análisis de la edificación existente, se hace una valoración arquitectónica exhaustiva de la totalidad de los edificios incluidos en terrenos portuarios. De los reseñados, sólo 23 (además de los que están dentro de la parcela de instalaciones de CAMPSA) están incluidos dentro del ámbito del PE y, de éstos, sólo 10 requieren consideraciones específicas, por tratarse de edificios que, a causa de estar en emplazamientos que perturban el desarrollo de las determinaciones del PE, han de ser objeto de actuaciones concretas. Tales edificios son los siguientes:

- Los edificios y las instalaciones de CAMPSA situadas en el suelo que la OI/3 señala que deber servir como soporte para la concentración de servicios y actividades terciarias en la zona de Poniente.
- El edificio de la Junta del Puerto, incluida la parte ocupada por la Comandancia de Marina.
- La Comisaría de Policía.
- El tinglado 4-1, que fue utilizado como Estación Marítima.
- La Estación Fitosanitaria y los Edificios de Sanidad y de Prácticos.
- Los tinglados 6-1, 8-1 y 8-2, emplazados en la zona que ha de servir para la construcción de los servicios terciarios que constituyen las instalaciones de apoyo en tierra a las instalaciones náutico-deportivas.
- El Real Club de Regatas, que ocupa el emplazamiento que se asigna al Servicio de Transporte Local.

Además de los edificios reseñados, existen instalaciones que resultarán afectadas por la ejecución de las determinaciones contenidas en el PE. La única reseñable por este concepto es la Estación de Benalúa y su playa de vías, así como los tinglados y edificios situados dentro de los propios terrenos de RENFE.

Mención especial merece el caso del Hotel Meliá, que aunque ocupa una zona que se considera deseable ordenar como Paseo Marítimo, y, por tanto, recuperar para uso público, no constituye una zona fundamental para conseguir los sistemas generales que son objeto de este PE.

Por lo que se refiere a las infraestructuras, las que afectan a la zona ordenada por el PE son las siguientes:

- Red de desagües del alcantarillado de la ciudad que vierten directamente a varias dársenas del Puerto, sin depurar. En el Plano de Información iu-6 se grafía dicha red. Las tuberías que vierten en el Puerto tienen teóricamente carácter de aliviaderos, aunque en la práctica producen vertidos directos como consecuencia de las insuficiencias de la Estación Depuradora.
- Túneles de desagüe de las aguas pluviales que vierten a las dársenas del Puerto. En el Plano de Información iu-7 se grafían los mismos.
- Red de Suministro de Energía Eléctrica y de Alumbrado Público de la zona comprendida dentro del ámbito de este PE. En el Plano de Información iu-9 se recoge esta información.

#### 1.2.4. Estudio de la estructura de la propiedad.

En el plano de Información iu-1 se define con exactitud la "Línea de Servicio", que delimita la Zona de Servicio del Puerto. Por otro lado, en el plano iu-4 figuran también señalados los límites que tiene la actual propiedad de RENFE en la zona de la estación de Benalúa y que se integran en la OI/3 PUERTO, así como la superficie correspondiente a los terrenos de la Avda. de Elche. Las superficies correspondientes a cada propietario se ofrecen en la siguiente tabla:

PROPIETARIO	SUPERFICIE
Puerto	1.031.681
RENFE	56.226
D.G. Carreteras	19.000
TOTAL	1.106.907

Ahora bien, no todos los terrenos que forman parte de la OI/3 se integran en el PE en calidad de suelos sometidos a la disciplina urbanística, puesto que, como se ha dicho, los suelos incluidos dentro de la Zona de Servicio del Puerto no están bajo competencia urbanística sino portuaria y el hecho de que figuren dentro de los planos responde a la necesidad de acreditar la funcionalidad de la instalación una vez desarrolladas las determinaciones del PE.

En los suelos integrados en la actual Zona de Servicio del Puerto se han otorgado diversas concesiones. Los concesionarios, la fecha en que las concesiones se otorgaron, el uso a que se destinaban y su estado actual, se exponen en la siguiente tabla:

CONCESIONARIO	FECHA	SUPERFICIE	ESTADO	USO (OBSERVACIONES)
CAMPSA	16-11-1963	109 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Instalación de suministro a pesqueros
	27-I-1967	14 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Tubería de suministro a buques
	30-VI-1969	14.700 m <sup>2</sup>	CADUCADA	Suelo firme para instalaciones de CAMPSA
	30-VI-1969	52.736 m <sup>2</sup>	CADUCADA	Suelo ganada al mar para instal. de CAMPSA
	16-I-1974	674 m <sup>2</sup>	INEXISTENTE	Autorización para aparcamiento
	20-X-1980	47 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Almacén de manguera y otro material
	11-V-1987	1.380 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Oleoducto Puerto-Aeropuerto
	18-V-1988	198 m <sup>2</sup>	CADUCADA	Tubería para Servicio contra Incendios
REAL CLUB DE REGATAS	13-IV-1909 29-10-1985	615 m <sup>2</sup>	VIGENTE CADUCADA	Exclusivamente edificio Club de Regatas Pabellón de botes (prohibición de restaur.)
DARSEMAR			INEXISTENTE	No existe concesión. Prohibido expresamente

#### 1.2.5. Resultado del trámite de Exposición Pública.

Una vez el PE inicialmente aprobado, fue sometido al trámite de Exposición Pública durante dos meses, ampliando al doble el plazo mínimo preceptuado por la legislación urbanística vigente.

Al margen de los Informes emitidos por el Ayuntamiento, preceptivo, y por la Comisión Territorial de Urbanismo, ni preceptivo ni vinculante en ese momento procedimental, se recibieron un total de trece alegaciones, que se informan en el documento que se adjunta bajo el título "Informe de Alegaciones al Plan Especial del Puerto inicialmente aprobado".

De las alegaciones presentadas, las que a continuación se relacionan fueron admitidas, por lo que se incorporan a la ordenación que se propone para su aprobación provisional:

- Plantear una nueva metodología expositiva del PE, excluyendo de las determinaciones del mismo los aspectos estrictamente portuarios, que se incluirán en un documento separado, denominado PDDP, que se integrará en el PE a los exclusivos efectos de servir como documentación complementaria, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 77-b del Reglamento de Planeamiento.
- Comprobar que los plazos acordados en el Plan de Etapas para la ejecución del PE, son concordantes con los plazos máximos de ejecución del Plan General.
- Reducir la altura de las nuevas edificaciones en los lugares señalados por el Ayuntamiento hasta un máximo de 9 metros sobre el extradós del forjado superior del semisótano o, si éste no existiere, sobre la rasante del terreno.

- Reducir el aprovechamiento de la zona de usos terciarios localizada en torno a las instalaciones de CAMPSA.
- Establecer con la máxima claridad posible que los aparcamientos subterráneos previstos en el Sector 4 (Zona de Poniente) no se construirán bajo la zona, actualmente en propiedad de RENFE, destinada a zona ajardinada (Parque Lineal).
- Fijar un aprovechamiento edificatorio máximo para el Sector 7.
- Matizar la necesidad de conservar el conjunto de las edificaciones portuarias cuya demolición no se haya previsto, en el sentido de hacer posible su traslado o demolición, permitiendo pero no exigiendo su conservación, según aconsejen las circunstancias concretas en función de las previsiones que contiene la ordenación que se propone.
- Reducir el viario previsto en el área del muelle de Levante en la zona de su enlace con el viario urbano, pasando de los seis carriles inicialmente previstos a cuatro.
- Encomendar la redacción de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental con carácter previo a la aprobación definitiva.
- Eliminar todos los Estudios de Detalle, procediendo a realizar una ordenación que tenga la máxima precisión requerida por el RP.
- Reducir la altura emergente de los semisótanos de aparcamiento de 1'50 a 0'80 mts., medidos desde la rasante del terreno hasta el intradós del forjado superior.

- Prevenir el realojamiento de las dependencias de la Comandancia de Marina, permitiendo la construcción de dos plantas sobre el edificio que ocupa el Servicio de Explotación, que tiene en la actualidad una sola planta.
- Excluir de la ordenación de la dársena interior los usos pesqueros.
- Incluir los terrenos del área de la Estación de Benalúa y su playa de vías, que son propiedad de RENFE, dentro del ámbito de actuación del PE, referenciando en su documentación las determinaciones urbanísticas que le sean de aplicación.
- Indicar con toda precisión, y tanto en los planos como en las ordenanzas, la parte de los terrenos a que aludimos en el párrafo anterior que se destina a la zona ajardinada de transición que requiere la propia OI/3 (señalada en el Informe Municipal como Parque Lineal), y la parte destinada a zona edificable, citada de manera algo imprecisa en el PE inicialmente aprobado, señalando la superficie de que consta y la edificabilidad que se le asigna, así como mencionando el régimen de conservación aplicable a las edificaciones y los usos que se admiten.
- Asumir el compromiso de hacer llegar al Ayuntamiento la necesidad de que el futuro acuerdo tripartito a celebrar entre el Ayuntamiento, RENFE y el Puerto, para estudiar que el modo en que han de aplicarse las determinaciones urbanísticas que contiene este PE, contemple sistemas de financiación convenidos entre las partes.

### 1.2.6. Estudios Complementarios.

La naturaleza de este Plan Especial implica la necesidad de que, de acuerdo con las previsiones del art. 77-b RP, formen parte del mismo una serie de Estudios Complementarios. Alguno de ellos, como el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, son legalmente exigibles<sup>6</sup>. Otros, sin embargo, se incluyen exclusivamente a los efectos de clarificar las razones que animan la ordenación urbanística que contiene el PE: este es el caso del PDDP. Por último, algunos otros son desarrollos pormenorizados de algunos aspectos de la Información Urbanística que resultan necesarios para ilustrar y motivar las decisiones de planeamiento contenidas en el PE.

Los documentos que se incluyen dentro de estos Estudios Complementarios son los siguientes:

- Historia y Arquitectura del Puerto de Alicante, que contiene un análisis sobre la evolución del Puerto de Alicante en los últimos siglos y una pormenorizada descripción crítica de carácter arquitectónico de cada uno de los edificios existentes en el ámbito del Puerto (Vol. 1).
- Programa Director de Desarrollo Portuario, que desarrolla, si bien de forma obligadamente indicativa, los criterios y objetivos a que habrá de sujetarse la futura instalación portuaria y, en consecuencia, los documentos urbanísticos de este PE. Incluye un Estudio del Tráfico Marítimo en el que se hace un análisis de la evolución del tráfico portuario en el último decenio y un estudio comparativo de las características funcionales del Puerto de Alicante en

---

<sup>6</sup> Los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental son exigibles para este Plan Especial en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto-Ley 1302/86 de 28 de junio (B.O.E. de 30 de junio del mismo año) y en el Real Decreto 1131/88 de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla aquel.

relación con otros Puertos de Interés General del Estado  
(Vol. 2, Tomos I y II).

- Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, que resulta preceptivo para este tipo de instrumentos de ordenación (Vol. 4).

### 1.3. CRITERIOS A SEGUIR EN EL PLAN ESPECIAL.

La OI/3 PUERTO define como su objetivo principal el de "compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del Puerto" con "su emplazamiento en una situación estratégica de la ciudad".

La propia OI/3 indica que tal objetivo se entiende cumplido en el momento en que se proceda a "plasmear en un instrumento de ordenación todas las acciones necesarias de edificación y de uso del suelo a realizar en la zona portuaria" que:

- 1º. "Represente un soporte legal para el sometimiento de todas ellas a la preceptiva licencia municipal".
- 2º. Permita la actividad portuaria, "sin disminuir la funcionalidad ni las futuras expansiones del Puerto", pero siempre que quede garantizado que "éstas se enmarcan en un contexto urbano".

Como quiera que la Ley del Suelo no es competente para regular la actividad portuaria, que se sujeta a lo dispuesto en instrumentos legales específicos de similar rango que le son de aplicación, ni tampoco está sometido al arbitrio de las decisiones municipales, pues así queda establecido en el art. 149-2º de la Constitución Española, puede entenderse que el PGM de Alicante se debe referir a la necesidad de planear urbanísticamente las zonas que están inmediatas al borde urbano, y, en especial, a la que se encuentra en la parte central de la Ciudad, ocupando buena parte de su fachada al mar. De acuerdo con esta interpretación, quedarían fuera del control municipal aquellas zonas cuyo uso principal se reserve a las actividades portuarias ya que, tanto por su naturaleza jurídica como por su complejidad funcional y organizativa, no son susceptibles de ser integradas en documentos de ordenación urbanística.

En los textos que se contienen dentro de la OI/3 PUERTO se percibe el deseo municipal de que sea el Ayuntamiento el último ente administrativo en quien recaiga el control del proceso urbanístico de las zonas que queden sometidas a disciplina urbanística, pues no otro es el tenor que puede atribuirse a la indicación de que será el propio Ayuntamiento quien deba otorgar las licencias de edificación al Puerto.

Tal pretensión, en lo que respecta a la Zona de Servicio, sólo puede hacerse realidad mediante un acuerdo (una *coincidencia de voluntades*, como señala literalmente la OI/3) con la Dirección General de Puertos del MOPUT, que deberá asumir, si lo estima conveniente, que esta Licencia Municipal de Construcción resulta preceptiva para las edificaciones portuarias que acometa en la Zona de Servicio, pues cabe recordar que la reserva que para el Ministerio establece la vigente Ley de Puertos no puede ser obviada por la mera voluntad municipal, aunque sea a través de las determinaciones de un PGM.

Otro aspecto importante a señalar es el referido al ámbito a que se refiere la OI/3. Aunque tal ámbito resulta definido con precisión en los planos de ordenación (por más que para dar cumplimiento a los objetivos que se proponen haya que asumir variaciones, ligerísimas en todo caso, de los límites señalados), los textos hacen constante referencia al Área Portuaria, por lo que cabría entender que sólo habrían de integrarse los terrenos que son propiedad del Puerto. Es obvio, sin embargo, que dentro de la OI/3 deben entenderse incluidos los terrenos asociados a la Estación de Benalúa y al resto de las instalaciones de RENFE situadas en esta zona, ya que por su naturaleza y uso se prestan a consideraciones muy similares a las vertidas acerca del Puerto, así como también ha de integrarse el suelo de la Avda. de Elche

que se incluye, y cuya propiedad es de la Dirección General de Carreteras<sup>7</sup>.

Así pues, y en lo que hace referencia a esta parte del enunciado programático de la OI/3 podría decirse, sintéticamente, que a través de la misma se pretende lograr que se establezcan unas ordenanzas reguladoras de las características urbanísticas que son de aplicación a los suelos que los sistemas generales y los accesos determinan en las zonas inmediatas al borde urbano Sur, de forma que se garantice una construcción reglada y coherente con el entorno, garantía que se ejercerá mediante el control municipal a través de los mecanismos de otorgamiento o denegación de las licencias de construcción.

Por lo que hace referencia a la necesidad de "compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del puerto" con el "funcionamiento de las restantes actividades urbanas", la OI/3 parece querer remarcar el carácter obligadamente subsidiario de las determinaciones específicas del PE que se formule en su cumplimiento con las características del medio urbano inmediato y con las necesidades del municipio en general.

Tal pretensión es no sólo cabal sino ajustada al contenido legal atribuible a las Operaciones Integradas que, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente y por el propio PGMO, se formulan para resolver los sistemas generales, integrándolas en el medio urbano. Por tanto, con la OI/3 PUERTO se pretende promover el establecimiento de un sistema general de tránsito rodado que mejore y simplifique el actual esquema de ordenación vial, especialmente en lo que respecta al tránsito Este-Oeste, lo que conlleva la mejora de los accesos al Puerto y la reordenación de las actividades portuarias. Además, este sistema general

---

<sup>7</sup> Evidentemente, la titularidad de todos los suelos a que se hace referencia es del Patrimonio del Estado, que los adscribe a los organismos que se mencionan para su gestión, por lo que su designación como propietarios en este texto responde exclusivamente a criterios de economía expositiva.

de tránsito rodado deberá llevar aparejado un sistema de espacios libres que sean realmente accesibles y utilizables por los ciudadanos, de forma que permitan separar y diferenciar el borde urbano del propio sistema de viales y de las áreas de actividad portuaria.

La OI/3, además de referir los objetivos programáticos principales, señala con precisión algunas de las actuaciones que deben contemplarse en el diseño de la ordenación general. Tales actuaciones se refieren concretamente a los siguientes aspectos:

1º. En relación a la Estación de Benalúa (OI/3, 2, a).

Ampliación de la Estación de Ferrocarril de Benalúa para destinarla a Terminal de Mercancías.

2º. En relación al área portuaria (OI/3. 2,b y c).

a) Admisión de usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Areas Industriales reguladas en el Plan General, en las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA.

b) En el resto del suelo comprendido en la zona portuaria y su expansión prevista sólo se admitirán actividades portuarias propiamente dichas. La ordenación que se efectúe deberá señalar las zonas destinadas a:

- Estación Marítima.
- Puerto Deportivo.
- Puerto Comercial.

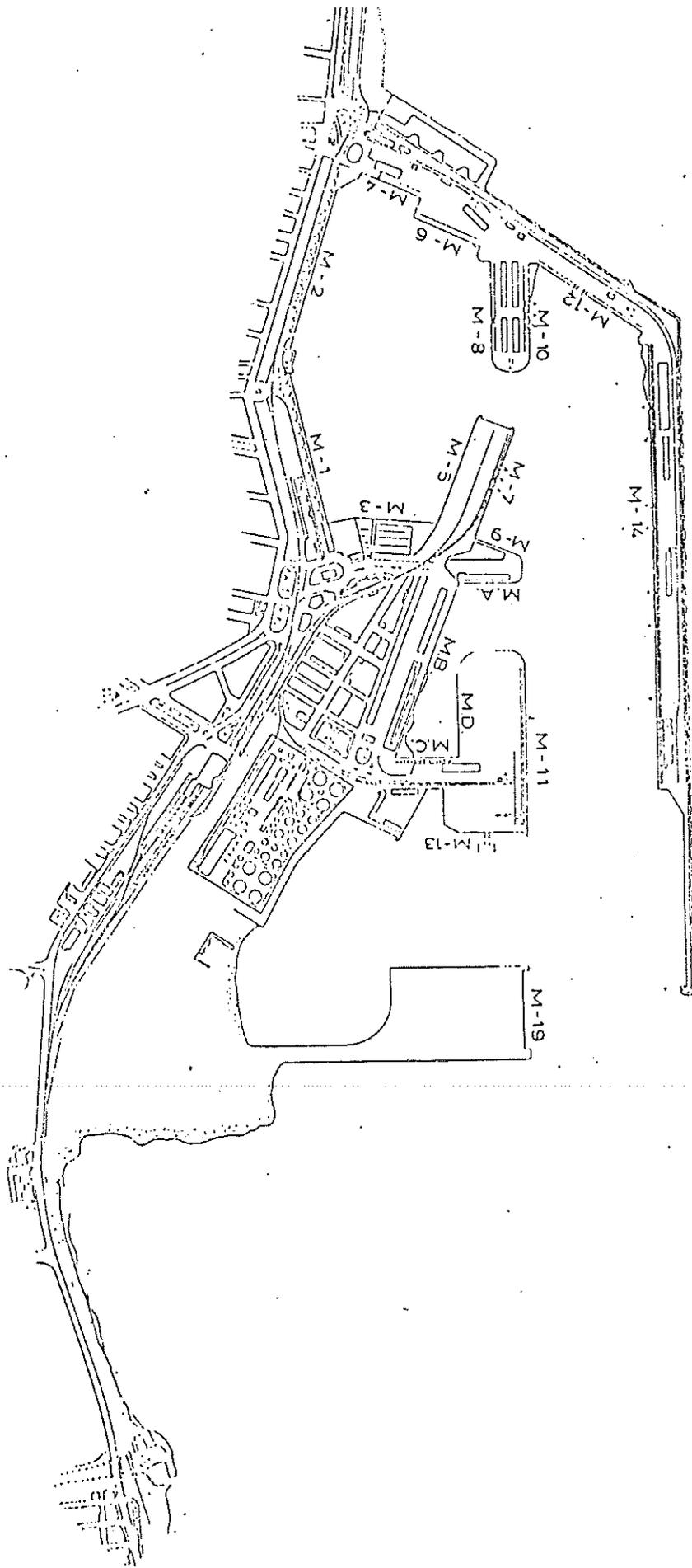
c) Los dos actuales accesos al Puerto podrán ser conservados, si bien se aplicarán restricciones al tráfico pesado.

Se construirá un nuevo acceso, situado al Suroeste del Puerto, con paso a distinto nivel, dirigido a canalizar específicamente el tráfico pesado.

3º. En relación con el borde Norte del Puerto (OI/3, 2, d).

Se reordenará la zona de Borde Norte del Puerto, trasladando hacia el interior de la zona portuaria la actual carretera de Murcia, previendo una zona ajardinada de transición entre ésta y el borde urbano.

Si bien, los criterios de ordenación señalados en la OI/3 son precisos, parece conveniente definir otros criterios que se han seguido en la ordenación. Estos criterios, descritos a continuación, guardan estrecha relación con la necesidad de armonizar las determinaciones del PE con los objetivos señalados para el mismo por el PGMO en la OI/3, así como precisar, si es necesario, el sentido y alcance de las actuaciones propuestas en el PGMO.



### 1.3.1. Criterios de delimitación del ámbito del Plan Especial.

En el plano oi-2 de este PE se grafían los límites de la OI/3 PUERTO. Por su parte, en el plano oi-4 se refleja el deslinde de propiedades concurrentes.

El trazado que sigue el perímetro del área en cuestión arranca, en su límite terrestre Norte, en los terrenos actualmente ocupados por el Hotel Meliá, sigue por la actual fachada del Puerto hasta la zona en que la misma se encuentra con la Avda. Oscar Esplá y, desde allí, sigue por la fachada de la actual Estación de RENFE de Benalúa, en la acera Norte de la Avda. de Elche hasta llegar al eje de la calle México en el Polígono de Cros, en su intersección con la línea costera. En su límite marítimo, y partiendo de la playa recayente a la zona ocupada por el Hotel Meliá, continúa por el exterior del Muelle de Levante, para terminar bordeando los terrenos ganados al mar en Poniente, cerrando la delimitación frente al Polígono de Cros, en el mismo punto antes señalado.

Ignoramos los criterios que inspiraron esta delimitación pero, en todo caso, puede constatarse la existencia de algunos puntos en los que existen algunas incertidumbres, que son del caso relacionar:

- La exclusión de diversos terrenos del área regulada por la OI/3:
  - Los que se encuentran ocupados por los carriles de circulación de tráfico rodado y los destinados a aparcamiento de vehículos en el Paseo de Conde de Vellellano, a pesar de que constituyen una parte esencial del principal vial de tránsito rodado. Estos terrenos son propiedad del Puerto y su uso es el de Vial de Servicio del Puerto, al margen de que se utilice como vial urbano.

- Los terrenos de la Avda. de Loring y la explanada situada delante de la fachada principal de la Estación de Benalúa, cuya ordenación, en este mismo documento, sería altamente conveniente. Su propiedad es municipal o de RENFE, según los casos, y su uso es de viales.
  - Los terrenos ocupados por un vial de 3 carriles al Sur de la isleta Este de la Plaza de Galicia, que deberán ser integrados en el vial principal del PE. También su uso es de viales.
- Quedan dentro del ámbito definido por la OI-3 algunos terrenos que no son propiedad del Puerto:
- Los terrenos ocupados por las instalaciones actuales de RENFE en la Estación de Benalúa y la playa de vías existente, ambos de propiedad de RENFE para uso propio.
  - Terrenos ocupados por la Avda. de Elche, que son de propiedad de la Dirección General de Carreteras, teniendo asignado su uso a viales.

El PE ha respetado escrupulosamente la delimitación que el PGMO hacía respecto de la OI/3 PUERTO. No obstante, y de manera muy excepcional, ha sido necesario el ajuste de tales límites cuando la ordenación urbanística a realizar no hubiese sido posible sin la integración de pequeñas porciones de terrenos colindantes que, por otra parte, no afectan a la estructura fundamental del PGMO, no clasifican suelo y en nada perjudican a intereses de terceros. La insignificancia de los fragmentos de suelo reordenados (y que afectan en todo caso a viales que, con los retoques puntuales impuestos por la necesidad de dar cumplimiento a los mandatos del PGMO, no por ello dejan de ser viales) no implica que se vulnere lo dispuesto en el art. 76-6 RP. A este respecto cabe recordar la Sentencia del T.S. de 20-12-

1984 que se reproduce en la nota a pie de la página 94 de este mismo documento.

Además, en determinados suelos no incluidos en la OI/3 pero que han de resultar indirectamente afectados por las determinaciones del PE, se sugieren diversas soluciones de posible adopción mediante obras aisladas de urbanización.

### 1.3.2. Superficies consideradas.

El estudio de las superficies que contiene el área delimitada dentro de la OI/3 PUERTO exige una previa clarificación acerca de la naturaleza de los suelos incluidos en la misma, que constan de dos partes:

- Una parte marítima, que no puede ser considerada como Suelo Urbano, y que está compuesta por las superficies acuáticas interiores al Puerto. Esta parte no puede ser incluida dentro de las superficies del PE como Suelo Urbano.
- Una parte terrestre, constituida por los terrenos existentes en el momento de la formación del PGMO, incluidos los que en aquel momento se preveían ganar al mar. Esta parte está integrada, en su totalidad, dentro del Suelo Urbano. Consiguientemente, y a tenor de lo que dispone la legislación vigente, es obvio que sobre los mismos cabe perfectamente un desarrollo urbanístico realizado mediante un PE. Sin embargo, el terreno realmente ganado al mar se ha realizado en algún punto sobre la parte marítima, quedando en cambio, en otros puntos, el suelo urbano constituido todavía por superficies acuáticas.

El documento de ordenación portuaria que hemos denominado PDDP, que junto a los documentos urbanísticos forma parte de este PE, fija límites al desarrollo del Puerto que no coincide, ni en la delimitación de los terrenos ni en la cuantía de su superficie, con los de la OI/3. Incluye terrenos que están fuera de la OI/3 (terrenos ganados al mar hacia Poniente y en el Paseo del Conde de Vallengano) y excluye otros que sí están dentro de la misma (actuales terrenos de RENFE y Avda. de Elche), pero que no son propiedad del Puerto, lo cual es perfectamente lógico.

La mayor o menor amplitud que tenga el área sobre el que se desarrolla el PDDP es un decisión que compete exclusivamente a la Dirección General de Puertos del MOPUT. En virtud de las decisiones adoptadas por este organismo, el PDDP requiere disponer de dos tipos de superficies:

□ Una superficie que está o estará en suelo firme, entre la que se pueden distinguir tres clases:

- Suelos firmes comprendidos dentro de los límites de la OI/3 PUERTO y considerados, como Suelo Urbano.
- Suelos firmes ya ganados o que serán ganados al mar como relleno de dársenas que están incluidos en la OI/3, pero que se integran en la misma, en la documentación del PGMO, en calidad de partes marítimas. Estos suelos no están clasificados en el PGMO ni como Urbanos ni como Urbanizables, por lo que, en principio, cabría otorgarles la clasificación de No Urbanizables, de acuerdo con lo señalado en el art. 24 RP.

No obstante, puede atribuírseles la condición de "Suelo portuario" en aplicación de lo dispuesto en el artículo 104.4 de las Normas Urbanísticas del PGMO de Alicante, según el cual se consideran como tal «los terrenos que se ganen al mar dentro del perímetro de extensión máxima de la zona portuaria señalado en dicho Plano» (Véase el Anexo I).



- ..... LIMITE SUELO URBANO
- LIMITE PDDP
- SUELO PORTUARIO EXISTENTE

- Por último, se prevé que haya otra clase de suelos, constituida por grandes extensiones de espacios terrestres, que en su práctica totalidad serán ganados al mar, que están no sólo fuera de los límites de la OI/3 PUERTO, sino que lo están también de los límites de los suelos clasificados como Urbanos o Urbanizables, lo cual es lógico, pues tales terrenos ni existían cuando se redactó el Plan, ni tampoco había previsión alguna a partir de la cual pudieran sus redactores establecer una normativa que permitiera su incorporación a las categorías de suelo antes mencionadas. Es probable asumir que la indicación que se hace en la regulación general de las OI (página 102 del Anejo), respecto a que en «algunos casos se opera con suelos con distinta clasificación, en otros se necesita clasificar o reclasificar suelos o porciones sobrantes, etc» se hiciera para dar cobertura, entre otros supuestos, a éste.

Tratándose de suelos cuyo destino no va a ser otro que el portuario, la clasificación que se les otorgue en la actualidad no implica variación alguna sobre las posibilidades que tienen de ser ordenados y construidos, siempre que tal ordenación y construcción tenga un destino inequívocamente portuario. Y ello no sólo porque la competencia administrativa y legal sobre las zonas portuarias corresponde a la Dirección General de Puertos y a la Ley de Puertos, respectivamente, sino también porque, en tanto que suelos no incluidos en la categoría de urbanos o urbanizables, serían posibles los usos que se permiten en suelos no urbanizables (art. 86 LS) acudiendo al procedimiento establecido en el art. 43.3 LS (en relación con el art. 85-1-2ª del mismo cuerpo legal).

En cualquier caso, dado que el PDDP no prevé en tal tipo de suelos otro uso que no sea el portuario, y, por

tanto, no se ha establecido uso alguno que exija su previa clasificación como urbanos, no se plantea que esta pueda ser necesaria, al menos durante el período de vigencia del PGMO (12 años). Sería, por tanto, en la preceptiva revisión del mismo, cuando, si se estimara necesario, podría procederse a su reclasificación.

Coincide este criterio con el que contiene a este respecto el Informe Municipal a la aprobación inicial, ya que el Ayuntamiento de Alicante no estima ni necesario ni conveniente condicionar la aprobación del PE a la introducción de Modificaciones Puntuales en el PGMO previas a su revisión.

- Otra superficie, marítima, que estará compuesta a su vez de dos zonas (una integrada dentro de los límites de la OI/3 y la otra no), pero sin que tal distinción afecte al régimen legal que le es de aplicación.

El PGMO no contiene datos cuantitativos acerca de la superficie que tiene la OI/3 PUERTO. Por consiguiente, las superficies que se ofrecen en las tablas que cierran este epígrafe, proceden de la medición de las superficies que tienen los planos incorporados a la documentación del PE, que, como se ha advertido anteriormente, están confeccionados a partir de la cartografía de que se dispone, y que procede tanto de los fondos documentales del Puerto como de los del Ayuntamiento y que, generalmente, está a escala 1:2.000, aunque algunos puntos se han podido precisar a través de los planos catastrales, que están a escala 1:500.

A los efectos perseguidos en este PE, y teniendo en cuenta que las incertidumbres superficiales que puede haber en este momento se producen exclusivamente en las áreas que se inscriben dentro de la competencia portuaria, como producto del carácter

meramente indicativo del PDDP, las superficies que se suministran tienen una precisión más que aceptable.

Los suelos a que se hace referencia en el párrafo anterior, se han reflejado en la segunda de las tablas que se adjuntan, en la que se indican las superficies de que consta el PDDP. La primera, por su parte, contempla las superficies que tienen los diferentes suelos que se integran dentro de la OI/3, según sea su condición, su propietario o su clasificación urbanística.

SUPERFICIES DE QUE CONSTA LA OI/3 PUERTO (Cifras en m <sup>2</sup> )					
PROPIETARIOS	S. Urbano	S. N. U. ◊	TIERRA	AGUA	TOTAL
Dirección Gral. Carreteras	19.000		19.000		19.000
R.E.N.F.E.	56.226		56.226		56.226
Dirección Gral. Puertos	1.031.681	175.578 ◊	1.207.259	892.320	2.099.579
TOTAL	1.106.907	175.578 ◊	1.282.485	892.320	2.174.805

SUPERFICIES DE QUE CONSTA EL PDDP					
LOCALIZACIÓN	S. Urbano	S. No U.	TIERRA	AGUA	TOTAL
Dentro de OI/3	1.031.681	175.578 ◊	1.207.259	892.320	2.099.579
Fuera de OI/3	9.050 ♦	616.412 *	625.462	379.146	1.004.558
TOTAL	1.040.731	791.990 ♦	1.832.721	1.366.000	3.104.137

- ◊ Terrenos ganados al mar dentro del ámbito de la OI/3.
- ♦ Viales en suelo urbano incorporados al PE a efectos de hacer inteligible la ordenación, teniendo ésta, en lo que respecta a tales suelos, carácter indicativo. Estos suelos no se incorporan a la Junta de Compensación.
- \* Terrenos ganados al mar fuera del ámbito de la OI/3, y que se integran en el PDDP.
- ♦ Suma de los terrenos ganados al mar, tanto si están dentro de la OI/3, como fuera de ella.

### 1.3.3. Criterios a seguir en la ordenación y el diseño.

Al margen de que a lo largo de esta Memoria se han indicado diversos aspectos, de carácter general unos, puntuales otros, que han de incidir de manera sobresaliente en la ordenación que ha de acometerse o en el diseño concreto de las soluciones que se proponen, parece oportuno proceder a una sistematización de dichos criterios, así como a plantear cuantas precisiones resulten necesarias para aclarar el contenido y alcance de los mandatos municipales, aspectos que se abordan en los siguientes epígrafes.

#### 1.3.3.1. Respecto a la articulación Ciudad-Puerto y a las intervenciones en la zona de borde.

La inadecuación de la dársena interior del Puerto de Alicante para seguir asumiendo tráfico de mercancías, combinada con la creciente demanda de instalaciones náutico-deportivas y de servicios de transporte local, no sólo justifican sino que obligan a asumir que dicha dársena, al tiempo que ha de prescindir del tráfico de mercancías, es altamente idónea para acoger tales usos, que, por otra parte, resultarían muy favorables para la Ciudad, por su capacidad para integrarse de manera armoniosa en la vida urbana y social de Alicante, además de porque han de suponer un considerable impulso para diversos sectores económicos directa o indirectamente relacionados con tales actividades.

Consiguientemente, un criterio a seguir en la ordenación de este espacio consiste en conseguir la total apertura de la Ciudad al mar, que podrá y deberá integrar entre sus ofertas y entre sus atractivos la totalidad de los que puedan proporcionar los nuevos usos que se planteen en la dársena interior y en su entorno que, como se ha repetido a lo largo de esta Memoria, contienen actividades que, continuando ligadas al mar, se distinguen con

claridad de las "actividades portuarias clásicas de transporte y manipulación de mercancías".

Consecuentemente con lo anterior, la dársena interior del Puerto de Alicante debe destinarse a usos que tengan un carácter menos "portuario clásico" y más "urbano", lo que implicará que se mejore la accesibilidad, especialmente la peatonal, y que se estimule una mayor relación entre la Ciudad y este fragmento portuario, lo que viene dificultado en la actualidad, entre otras razones, por la incidencia negativa que en tal relación producen las actividades portuarias "clásicas" de transporte y manipulación de mercancías.

Por tanto, el PE deberá extremar su cuidado en el diseño de las zonas de borde, tratando urbanísticamente las zonas del Puerto más próximas a la Ciudad de Alicante. La homogeneidad de las soluciones urbanísticas y arquitectónicas, la adecuada combinación de las soluciones estilísticas que se adopten, la racionalidad de los esquemas funcionales que se propongan y la voluntad de trascender de una ordenación y edificación estrictamente funcionalista, deben ser las bases a partir de las cuales se consiga un espacio, cuya significación emblemática para la Ciudad queda fuera de toda duda.

En tal sentido, la consecución de un Paseo Marítimo en el que los ciudadanos y visitantes disfruten de la proximidad del mar sin obstáculos de ningún género, y que discurra a lo largo del Paseo de Conde de Vallellano y de la Avda. del Almirante Guillén Tato (actuales muelles 1 y 2), ha de ser uno de los criterios que más interés pueden despertar. De esta manera, no sólo se resuelve la aproximación de la Ciudad al mar sino que se logra obtener una amplia fachada marítima de uso peatonal para Alicante, desde el extremo Este de la Playa del Postiguet hasta el comienzo de las instalaciones portuarias de Poniente.

Por otro lado, la apertura al uso público de otras zonas en el Muelle de Levante, han de completar una política urbanística tendente a la recuperación social de espacios portuarios que están íntimamente ligados a la Ciudad.

La estrategia expuesta en los anteriores párrafos implica la necesidad de que la Ciudad de Alicante complete tales acciones, acometiendo obras tendentes a mejorar el tramo litoral Sur. En dicha zona, que es uno de los tres grandes accesos con que cuenta Alicante, debe procederse a una completa rehabilitación escénica, acorde con el carácter que debe darse a esta Ciudad, y correspondiente, por tanto, a la tentativa de convertirla en un gran centro de servicios.

Ahora bien, la aplicación de estos criterios ha de tener presente la necesidad de asegurar al máximo la viabilidad de las propuestas que llevan aparejadas. No sólo desde un punto de vista urbanístico sino también económico. Será necesario, por tanto, que se logren acuerdos puntuales con los diversos órganos de la Administración afectados para lograr que los objetivos a conseguir por parte de algunos no impliquen detrimentos significativos del patrimonio o de los intereses de los demás, lo que, con demasiada frecuencia, viene a suponer que las acciones propuestas en los Planes no tengan adecuada respuesta en el terreno de la realidad objetiva.

#### 1.3.3.2. Respecto al sistema general de tránsito rodado y de espacios libres.

##### 1.3.3.2.1. Vial principal.

Ya se ha hablado de la dificultad que supone para la ordenación completa de la vía principal de tráfico (vial que asume un papel decisivo en la estructuración del PE y que es el soporte básico en el que se fundamenta el sistema general de

espacios libres, aspectos, ambos, que conforman dos de los principales objetivos que se persiguen en la OI/3), la exclusión de algunas partes del mismo entre las zonas que constituyen el ámbito de la propia OI/3. Asimismo, se han dejado sentados los criterios que se seguirán en tales casos.

Por lo que respecta al segmento del vial que debe desarrollarse a partir de la Plaza de Galicia (Avda. de Loring) en dirección a Poniente, fragmento que se incluye en el ámbito de la OI/3, el PGMO establece que la actual Carretera de Murcia ha de trasladarse "*hacia el interior de la zona portuaria*", dejando, entre la carretera trasladada y el borde urbano, una zona ajardinada de transición.

La interpretación que tal mandato establece es, en nuestra opinión, clara. No se trata de desdoblar la actual Carretera de Murcia en dos calzadas unidireccionales paralelas (solución que, no obstante, el PE inicialmente aprobado contempla, siquiera indicativamente, a fin de que las autoridades competentes la analicen más profundamente y la asuman, en caso de considerarla conveniente), sino de sustituir la actual Carretera por otra, que se habrá de trazar *hacia* el interior de la zona portuaria.

Un motivo de posible discrepancia en la interpretación de las indicaciones del PGMO estriba en la definición del alcance que ha de darse al lugar a que, de acuerdo con este documento, ha de trasladarse la Carretera. La OI/3 emplea la expresión "*hacia el interior de la zona portuaria*", indicación que, según nuestra opinión (y en función de una exégesis gramatical del tenor literal de la misma), no debe interpretarse sólo como sentido o dirección que debe tener el traslado, sino como su ubicación final. Si los redactores del PGMO hubieran planteado que la Carretera permaneciera en el exterior de la zona portuaria hubieran debido indicar que el vial se trasladaba "**hacia la zona**

portuaria" lo que permitiría que estuviera en el exterior de la zona portuaria, es decir en el interior de la zona ferroviaria.

El criterio del PE inicialmente aprobado (recogido asimismo en el PDDP), consiste en entender que la nueva carretera ha de tener un trazado sensiblemente paralelo al actual, debiendo discurrir por el interior de la zona portuaria, precisamente en su borde Norte.

La alegación presentada por RENFE en el trámite de Exposición Pública del PE inicialmente aprobado contenía una propuesta ligeramente diferente, y que consistía en la desviación de la nueva carretera en dirección Sur, de manera que discurriera más al interior de la zona portuaria, quizá con el fin de obtener una mayor amplitud para el bulevar que discurre entre las dos carreteras (actual y futura). Tal ampliación no resulta en modo alguno indispensable, como podrá verse más adelante, por lo que el PE mantiene el criterio de trazarla en el emplazamiento previsto por el PE inicialmente aprobado, es decir, en el interior de la zona portuaria y lindando con los terrenos de RENFE.

Una vez se efectue el traslado de la actual Carretera parece evidente que la actual Avda. de Elche quedaría como una vía ordinaria, que recogería el tráfico de Benalúa Sur, formando el borde urbano Sur de la ciudad. Ello haría posible una ordenación distinta de la actual, y que consistiría en la modificación de la actual sección a otra diferente en la que se mantuvieran únicamente dos calzadas de tráfico centrales y a la que se dotase de dos filas de aparcamientos laterales. Esta reordenación del borde Sur requeriría la adaptación del trazado de la Avda. de Loring en la zona en que se produce su intersección con la Avda. Oscar Esplá, suelo que está fuera del ámbito de la OI/3, por lo que la sugerencia que contiene este párrafo se formula a título indicativo. No obstante, si se considerase conveniente ejecutar-

la, cabría acogerse a las posibilidades que en materia de desarrollo de obras parciales de infraestructura contiene el art. 67.3 RP.

#### 1.3.3.2.2. Paseo Marítimo y zonas ajardinadas.

Además, deberá estudiarse en profundidad el modo en que ha de resolverse el Paseo Marítimo que ha de establecerse desde uno a otro extremo de la dársena interior (en los actuales muelles 1 y 2), lo que implicará el análisis de las acciones necesarias para garantizar que el uso público del mismo no sufra cortapisa alguna, para lo que deberán establecerse los criterios a seguir para que las concesiones existentes en la zona, y que supongan impedimentos al logro de tales objetivos, reviertan al Puerto.

Por otra parte, el PE deberá estudiar la ordenación de las zonas que deberán ser ajardinadas, y que completarán las ya formadas por los paseos de la Explanada de España, el Parque de Canalejas, las grandes isletas señaladas junto a la Plaza de Galicia, la ampliación de la acera Norte de la Avda. de Loring y, especialmente, la de los terrenos actualmente en propiedad de RENFE, que se ordenarán como una zona dotacional ligada a un parque, en el que se acepta el criterio municipal de no incluir aparcamientos que mermen su superficie. Todo el conjunto descrito constituirá un paseo lineal continuo de unos 2,5 kms. de longitud.

#### 1.3.3.2.3. Parque Lineal.

La OI/3 establece que entre la nueva Carretera de Murcia, una vez se haya procedido al traslado previsto (y descrito en el epígrafe 1.3.3.2.1. de esta Memoria) y el borde urbano Sur, se establezca una zona ajardinada de transición. Esta indicación es la única que se establece, de manera que no se

determina ni la superficie ni su anchura, así como, lógicamente, su conformación ni su ordenación concreta. No obstante, parece evidente que no cabe deducir del texto del PGM0 que haya de dedicarse todo el suelo intersticial a ambas carreteras a zona ajardinada.

El hecho de que el Informe Municipal sobre el PE inicialmente aprobado haga referencia a esta zona denominándola "Parque Lineal" y exija que los aparcamientos previstos no interfieran en el mismo, permite pensar que se está refiriendo a una zona ajardinada de forma alargada, disposición que sería coherente con el resto de espacios que conforman el sistema de espacios libres ajardinados en el que se le quiere integrar. Todos estos espacios, citados en el epígrafe anterior, tienen una anchura aproximada de 30 mts., similar a la que se plantea en este caso.

A la vista de la argumentación anterior puede plantearse que el resto de los terrenos tengan un uso diferente al de la zona ajardinada de transición.

A similar conclusión se llega por aplicación de lo dispuesto en el párrafo d) de la normativa de la OI/2 del propio PGM0 de Alicante que señala lo siguiente:

*"Remodelación de la Estación Alicante-Benalúa para su uso de mercancías y apoyo al Puerto, desplazando parte de sus instalaciones hacia el mismo y confiriendo un tratamiento urbano a los terrenos liberados con este motivo".*

En este sentido, el PE inicialmente aprobado entendió las determinaciones del PGM0 de acuerdo con el criterio expresado en los anteriores párrafos, señalando que el traslado de la Carretera de Murcia hacia el interior del Puerto

"permitiría disponer de un gran bulevar ajardinado de unos 80 metros de anchura, en el que tendrían cabida las edificaciones a conservar existentes (Estación de Benalúa y edificios anejos que tuvieran interés) y nuevas edificaciones, agrupadas convenientemente de superficie y volumetría igual a las existentes en la actualidad".

No obstante lo anterior, cabe señalar que el PE, siguiendo las indicaciones contenidas en el PDDP, determinó que, al no ser los terrenos a que nos referimos suelo portuario, no debería considerarse la ordenación de esta zona.

Durante el trámite de Exposición Pública, RENFE planteó una alegación en la que señaló, acertadamente, que el hecho de que la propiedad del terreno fuera distinta no era determinante para la inclusión o exclusión de los suelos dentro del ámbito del Plan, así como tampoco tenía influencia alguna en relación con las determinaciones que le eran de aplicación. En razón de los anteriores argumentos, RENFE solicitaba que se incluyera la zona a que nos referimos dentro del PE como área edificable, debiendo señalarse, en tal supuesto, las condiciones de ocupación, edificabilidad y uso que regían para la misma.

El PE acepta esta alegación y establece una ordenación en función de la cual se plantean dos zonas, separadas por un amplio paseo peatonal. Una de ellas se destinará a albergar la zona *ajardinada de transición* antes mencionada, que tendrá carácter de zona libre verde y un tratamiento análogo al del parque de Canalejas. La otra zona tendrá un tratamiento urbano, a partir del cual se puedan integrar los usos y servicios que la propia RENFE señala en su alegación.

El diseño concreto de esta segunda zona se realizará mediante el preceptivo proyecto de ejecución, aunque en este Plan

se aporta una solución que debe entenderse como indicativa, con independencia de que sea la que figura en la documentación aportada por RENFE en su alegación. De cualquier forma, la conservación y restauración del edificio de la vieja estación debe considerarse como normativa, al margen de que pueda modificarse su uso.

#### 1.3.3.3. Respecto a los usos y determinaciones asignables a las zonas portuarias.

El primero de los enunciados principales de la OI/3 es el que se refiere a la necesidad de proceder a la generación de un documento que establezca la ordenación de la edificación y los usos del suelo, cuyo control último ha de recaer en el Ayuntamiento a través del mecanismo de concesión o denegación de las licencias municipales de construcción.

A fin de conseguir los objetivos que se proponen se plantean algunas acciones, entre las cuales se destaca la definición de dos subzonas, una, típicamente portuaria, en la que deberían señalarse los emplazamientos de la Estación Marítima, del Puerto Deportivo y del Puerto Comercial; en la otra subzona, situada en torno a las instalaciones de CAMPSA, se autorizan usos industriales y de almacenaje.

En relación con este planteamiento de carácter general, puede incluirse el de desplazar las instalaciones ferroviarias hacia el Puerto, de forma que se logre, simultáneamente, atender los requerimientos funcionales que el Puerto tendrá en cuanto al transporte ferroviario de mercancías, y liberar suelo para que sea objeto de un tratamiento urbano.

Sobre la primera de las subzonas la OI/3 determina que se destinará a actividades portuarias propiamente dichas, precisando que se refiere tanto a la zona portuaria como a su expansión

prevista, es decir, a todo el suelo portuario incluido en la OI/3, tanto el actual como el que, dentro de ella, se gane al mar, ello, sin perjuicio, de que el PE no debe interferir «el estado funcional actual ni el desarrollo futuro del Puerto», lo que deja abierta la posibilidad de la expansión de la instalación portuaria fuera de los límites de la OI/3.

Ello nos lleva a un primer punto de reflexión en torno al régimen legal que es de aplicación en el caso que nos ocupa.

Parece imprescindible insistir en el hecho de que sobre el Puerto de Alicante, precisamente por estar declarado de Interés General<sup>8</sup>, tiene atribuidas las competencias exclusivas el Estado, según lo dispuesto en el art. 149-202 de la Constitución Española. Por tanto, no sólo la dirección y la gestión, en todos sus niveles, está atribuida a organismos estatales (la Junta del Puerto, dependiente de la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes), sino que su ordenación, construcciones y funcionamiento están regulados por cuerpos legales de naturaleza no urbanística y extra o supramunicipal: la Ley de Puertos y el Reglamento que la desarrolla.

Este planteamiento traduce una inevitable segregación en el régimen aplicable a los suelos, en algunos de los cuales, los de naturaleza portuaria, la competencia para la aprobación de los documentos de ordenación, así como para la de los proyectos de construcción, siempre que ésta se refiera a la actividad portuaria, escapa a las autoridades urbanísticas, puesto que están fuera de su ámbito de competencia, pues así se determina en el art. 16 de la Ley de Puertos que establece lo siguiente:

---

<sup>8</sup> Véase la nota 2 de este mismo texto.

Paralelamente, hay que advertir que corresponde a los órganos que tienen atribuida la gestión de los Puertos, la responsabilidad de definir los usos que se prevean dentro de un instrumento de planificación, como portuarios o no, toda vez que la Ley de Puertos, que es el único instrumento legal a partir del cual tal definición sería posible, elude pronunciarse sobre el particular, probablemente en virtud de su propia voluntad de garantizarse una larga vigencia, y para evitarse la necesidad de establecer normas y calificaciones que son de improbable previsión en un largo período histórico, habida cuenta del carácter altamente dinámico de los Puertos y de las demandas que puedan solicitarse de una instalación de este tipo.

Es evidente que, aunque puedan ser calificados como portuarios, no todos los usos que pueden incluirse en un Puerto están dentro de una misma escala de gradación, y que el impacto de las nuevas demandas obligan a introducir actividades y usos cuya definición como portuarios hubiera resultado extravagante tiempo atrás. Pero, sin embargo, esto ocurre, y no sólo en los Puertos, sino en todas las infraestructuras de transporte y en otras dotaciones públicas. ¿Podría imaginarse hoy una Estación de Ferrocarril o un Aeropuerto de mínima importancia que no estén dotados de servicios que, en su origen, sólo remotamente pueden ser considerados como ferroviarios o como aeronáuticos?. Y, sin embargo, tales servicios existen y sólo a partir de su existencia cobran pleno sentido las instalaciones que los cobijan.

Otro tanto sucede con los Puertos. El intencionado vacío que el legislador ha dejado en la Ley, respecto a la definición de cuáles son los usos portuarios, implica que es la Administración del Estado (y, concretamente, la Junta de Obras del Puerto), la que debe determinar qué usos pueden ser integrados en un Puerto en razón de su carácter portuario (bien porque lo sean directamente o porque lo sean a título complementario) y, de acuerdo con ello, incluirlos dentro de la ordenación que se proponga.

Las consideraciones anteriores ponen de relieve la distinta naturaleza jurídica que tienen las determinaciones que es preciso definir para conseguir el efectivo cumplimiento de los objetivos señalados en la OI/3, ya que en todos aquellos casos cuya naturaleza sea portuaria, sólo la voluntad de acuerdo que tenga la Dirección General de Puertos, y, en su consecuencia, la existencia de una "coincidencia de voluntades", puede legitimar la intervención municipal.

En función de las consideraciones contenidas en los párrafos anteriores se plantea la ordenación de la subzona en que se enclavan las instalaciones de CAMPSA. Para la misma, la OI/3 señala que se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Áreas Industriales reguladas por el PGMO. Fue criterio del PE que se aplique la normativa referida a las AI en su grado 2º nivel B (art. 146,1,b) de las Ordenanzas, aunque, a resultas de las recomendaciones existentes en el Informe Municipal de 4-X-1991, la Junta del Puerto ha considerado oportuno rebajar la edificabilidad hasta situarse dentro del grado 1º, nivel B de las AI. Es intención del Puerto, y así se manifiesta en el PE, la de concentrar todos los usos compatibles admitidos en dicha Ordenanza en lugares concretos ("*en torno a las actuales instalaciones de CAMPSA*", de acuerdo con las previsiones del PGMO), donde tales usos serán, además, exclusivos.

No obstante, puede considerarse que la manzana limitada por la Avda. de Loring, el acceso AZP-1, el vial interior al recinto portuario que discurre en paralelo a la Avda. de Loring y el acceso a la subzona actualmente ocupada por las instalaciones de CAMPSA, podrá ser objeto de regulación urbanística si el Ayuntamiento lo considera oportuno, en razón al hecho de que tal manzana, por su condición fronteriza con el borde urbano, tiene un innegable impacto escénico sobre la Ciudad. En el supuesto de que se asumiera esta sugerencia, sería necesario realizar una

Modificación de este PE, de manera que se integrara esta manzana con la de Servicios Terciarios y se reordenara el conjunto de la zona para mejorar las condiciones estéticas del borde urbano y las condiciones funcionales del Puerto. En tal supuesto la nueva ordenación debería conservar las superficies asignadas a cada uso en este PE.

1.3.3.4. Respecto a las convenciones conceptuales que se siguen en este PE en relación con los mandatos contenidos en el PGMO en materia portuaria.

Como se decía anteriormente, entre los criterios y objetivos que el PGMO señala para la redacción del PE en materia estrictamente portuaria (primera de las subzonas a que se hacía referencia al comienzo del epígrafe anterior), las determinaciones contenidas en la OI/3 PUERTO, indican que en la Zona de Servicio del Puerto deberán señalarse y definirse tres áreas, que corresponden a emplazamientos del Puerto Deportivo, de la Estación Marítima y del Puerto Comercial.

Sobre tales determinaciones cabe realizar algunas matizaciones conceptuales referidas a las denominaciones empleadas, que referimos a continuación.

Como se ha dicho reiteradas veces a lo largo de esta Memoria, el Puerto de Alicante es un Puerto de Interés General, que depende, por tanto, del Gobierno del Estado, que deberá sujetarse a lo dispuesto en la Constitución Española y en la Ley de Puertos, no siéndole de aplicación la normativa referida a instalaciones portuarias de otra naturaleza que, además, están sometidas a otras instancias administrativas.

Como cualquier otro Puerto comercializa servicios, entre los cuales los hay de diversa naturaleza. Uno es el de carga, descarga y manipulación de mercancías. Otro puede ser el de

transporte de pasajeros. Otro más, el de refugio, suministro y reparación de embarcaciones deportivas. Todos ellos son productos comerciales, por lo que se puede plantear una confusión conceptual si se establece que una de las actuaciones que deben señalarse es la correspondiente al Puerto Comercial, ya que podría entenderse por tal la totalidad de la instalación. Por tanto, se hace preciso discernir el contenido conceptual de cada uno de los requerimientos que el PGMO plantea.

El PE interpreta que, cuando el PGMO menciona el "Puerto Comercial" en realidad se está refiriendo a la Terminal de Mercancías. El PDDP plantea que esta Terminal se situe en la Unidad Portuaria de Poniente.

Por expresión "Estación Marítima" el PE entiende que se quiere definir el lugar en el que se presta el servicio de transporte de pasajeros que acceden o salen al/del Puerto en buques de líneas regulares que prestan servicio a otros Puertos, siempre que tal tráfico no sea de carácter local.

Finalmente, la denominación "Puerto Deportivo" no puede ser aplicada, ya que la misma se refiere a instalaciones reguladas por la Comunidad Autónoma que, en virtud de lo dispuesto en el art. 149-20º tan repetidamente citado, no ejerce jurisdicción ni tiene competencia sobre los Puertos de Interés General. Ello no obsta para que se puedan desarrollar y comercializar servicios de apoyo, suministro, reparación, mantenimiento y refugio a embarcaciones deportivas, sin que este conjunto de actividades hayan de regularse mediante la Ley de Puertos Deportivos. Así pues, la expresión que habrá de utilizarse en sustitución de la de "Puerto Deportivo" será la de "Instalaciones para apoyo de embarcaciones deportivas" o, alternativamente, "Usos deportivos". Este apoyo, por otro lado, puede ser prestado tanto mediante Instalaciones de Apoyo en Tierra como por Instalaciones de Atraque en la lámina de agua.

Sentados los principios conceptuales en los que han de asentarse las denominaciones que se emplean en esta descripción, puede abordarse la exposición de los criterios espaciales seguidos para la definición de determinaciones relativas a los mencionados mandatos del P.G.M.O.

Por lo que hace referencia a la Estación Marítima de Pasajeros, la misma formará parte de la dársena exterior en el Puerto de Levante, en torno a los muelles 10 y 12. Para el Servicio de Transporte Local, también de pasajeros, se dispone la reserva del suelo donde confluyen los muelles 1 y 2, actualmente ocupado por el Real Club de Regatas.

Con respecto a la terminal de Mercancías, que ocupa la parte más importante del PDDP, tanto por la dimensión física de las instalaciones, como por constituir el elemento más claramente portuario de cuantos componen la ordenación que, indicativamente, ese mismo documento propone, el PE se limita a indicar que las actividades portuarias "clásicas" de tráfico de mercancías se llevarán a cabo en las instalaciones del Puerto de Poniente. En algunas de las superficies firmes que prestan apoyo en tierra a los muelles de atraque que constituyen el Sector 3 del PDDP, al que estamos haciendo referencia en este párrafo, se desarrollarán usos industriales y de almacenaje, que, por su carácter portuario, no se han de someter a la competencia urbanística ni en ella se requiere la obtención de licencia municipal para amparar las construcciones que haya de cobijar.

Por ello, es evidente que la enumeración de los usos que ha de contener la Terminal de Mercancías y su asignación a los diferentes muelles y espacios de que consta el Sector 3 carece de significación urbanística, de forma que no es el PE sino el PDDP el documento que tiene que describirlos. A la lectura de este último se remite a quien quiera conocer de forma pormenorizada tales determinaciones.

La manzana de servicios terciarios que se prevé en las áreas en torno a CAMPSA, que, junto con la zona verde que se obtendrá en los terrenos propiedad de RENFE en la playa de vías de la Estación de Benalúa, formará un enclave de gran significación urbana, deberá definirse en el PE de modo que, una vez sea éste aprobado definitivamente, no sea necesario requerir otro tipo de instrumento urbanístico de orden inferior y que, por el contrario, permita una intervención directa.

Respecto al uso deportivo, el PE sigue como criterio principal el destino exclusivo de los muelles laterales de la dársena interior para usos náutico-deportivos, disponiendo, para su adecuado funcionamiento, la reserva de la totalidad de los márgenes laterales de la dársena interior para este uso, y asignando las superficies en tierra recayentes a los mismos para albergar todas las edificaciones necesarias para prestar adecuado apoyo en tierra a las embarcaciones que en ella se refugien.

#### 1.3.3.5. Respecto a las áreas que se integran en este PE.

A la vista de las precedentes afirmaciones es evidente que se hace necesario establecer las áreas en las que se precisan determinaciones urbanísticas y, por ello, deben integrarse en este PE. Estas áreas son las siguientes (entre paréntesis se mencionan los Sectores del PDDP que componen las mismas):

- Superficies de apoyo en tierra a las instalaciones y actividades náutico-deportivas, que se sitúan en las zonas de Levante y Poniente de la dársena interior (Sectores 1 y 6).
- Manzanas de usos complementarios a las áreas industriales y de almacenaje de la Unidad Portuaria de Poniente, incluyendo las zonas en que se pretende construir la Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (Sectores 2 y 5).

- Zonas en que se han de situar las nuevas instalaciones ferroviarias, que han de ejercer un papel sustitutorio de las actuales de la Estación de Benalúa (Sector 4).
- Solares edificables en las zonas de dotaciones del acceso de Levante y en el Paseo Marítimo, en el tramo correspondiente al Paseo del Conde de Vallellano y la Avda. Almirante Guillén Tato (Sectores 7 y 9).
- Área que se prevé destinar para el Servicio de Transporte Local (Sector 8).
- Zona en que se sitúan actualmente las instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, las edificaciones adyacentes y la playa de vías, que deberán destinarse a zona ajardinada y a dotaciones y servicios.

De todo lo anterior se deducen con nitidez las zonas que se integran en el PE y, por tanto, son objeto de regulación urbanística. La siguiente tabla muestra las superficies correspondientes a los diferentes Sectores que se integran en el mismo:

MAGNITUDES GENERALES. PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. AREAS SOMETIDAS A REGULACIÓN URBANÍSTICA.			
SECTORES	AREAS REGULADAS (DENTRO DE LA OI/3)	AREAS FUERA DE LA OI/3 REGULAC. INDICAT.	TOTAL
SECTOR 1º	26.500		26.500
SECTOR 2º	85.597		85.597
SECTOR 4º	91.285	14.852	106.137
SECTOR 5º	7.440		7.440
SECTOR 6º	30.543		30.543
SECTOR 7º	47.425	9.050	56.475
SECTOR 8º	4.000		4.000
SECTOR 9º	29.360		29.360
PARQUE LINEAL	16.534		16.534
DOTACIONES BENALUA	28.083		28.083
PASEOS Y OTROS	9.184		9.184
VIALES	31.610		31.610
TOTAL	407.561	23.902	431.463

1.3.3.6. Respecto a las actuaciones previstas sobre las edificaciones existentes.

Es criterio del PE el de respetar en lo posible las edificaciones existentes dentro del recinto portuario o las que estén situadas dentro del ámbito de la OI/3, aunque, siguiendo la dirección expresada por el Ayuntamiento en el Informe a la aprobación inicial, los criterios de conservación serán flexibles.

A este respecto, se ha elaborado una minuciosa descripción analítica sobre cada uno de los edificios que existen en la actualidad dentro del ámbito de planeamiento, que se recogen en

el Documento Complementario titulado "La Historia y la Arquitectura", recogido en el Volumen 1.

No obstante, dicho Documento carece, por lo general, de indicaciones sobre el destino que han de tener las edificaciones sujetas a análisis, por lo que se hace preciso elaborar unos criterios concernientes a su conservación.

En tal sentido, cabe decir que, como criterio general, se estipula que los edificios existentes no serán demolidos salvo que perturben la ejecución de las determinaciones de este PE o cuando se estime por conveniente hacerlo en los casos en que se haya previsto su sustitución por otros.

Al margen de lo anterior es preciso estipular el momento en que tales edificios serán demolidos. El criterio general que el PE establece es el de que los edificios existentes no serán demolidos sino en el momento en que sea indispensable hacerlo en función de las necesidades que deriven de la ejecución del PE.

Ahora bien, este criterio, obligadamente abstracto, se desarrolla de acuerdo con la siguiente casuística:

19. En el caso de edificios que impidan la realización de los sistemas generales (viales, sistema de espacios libres), se procederá a la demolición en el momento en que den comienzo las obras de urbanización de los mismos.
20. En el caso de edificios que se encuentran situados en zonas que alberguen futuros espacios libres pero cuya demolición no sea fundamental para la consecución del sistema general, se demolerán cuando las circunstancias particulares lo permitan, atendiendo, por tanto, a la

finalización del plazo de vigencia de las concesiones o al costo de las indemnizaciones que procedan.

32. En el caso de edificios situados en el interior de manzanas ordenadas para determinados usos que resulten incompatibles con el actual, se demolerán cuando se alcance el acuerdo para su reubicación y/o traslado o, alternativamente, cuando se acuerde la indemnización procedente.

Hasta tanto no sean demolidos, los edificios que integren alguna de las tres categorías referidas en los puntos anteriores, se considerarán como fuera de ordenación, siéndoles de aplicación el régimen establecido para este supuesto en el PGMO.

#### 1.3.3.7. Respecto a la edificabilidad a asignar.

La OI/3 es un instrumento urbanístico asimilable a los Planes Especiales y desarrolla Suelos Urbanos mediante un Plan Especial y no a través de un Plan Parcial, instrumento que desarrolla Suelos Urbanizables Programados. No resultan por tanto instrumentos de aplicación ni pueden ser utilizados en términos comparativos, parámetros y determinaciones correspondientes a suelos urbanizables programados para el primer cuatrienio, por cuanto se trata de supuestos diferentes, no homogéneos y que responden a situaciones legales distintas.

Por tal razón, la edificabilidad de un Plan Especial no se establece en función de un parámetro o coeficiente general, como suele hacerse en el caso de los Suelos Urbanizables, sino a los asignados en el PGMO para las tipologías de uso que va a albergar. En el caso concreto de las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA y de la parcela reservada a Estación Ferroviaria para el "Tren Lanzadera", y en las que, según el propio PGMO, se han de aplicar las disposiciones referidas a las

Actividades Industriales en cualquiera de sus tipos, el criterio inicialmente seguido en el PE fue el de atenerse a lo dispuesto en relación al nivel 2º, grado B de las AI, que autoriza una edificabilidad máxima de 1'60 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Como se ha dicho, una vez recibido el Informe Municipal de 4-X-1991, la Junta del Puerto acordó acceder a la solicitud de reducir la edificabilidad, por lo que el PE que se somete a aprobación provisional plantea acogerse a los parámetros establecidos en este tipo de suelos para el nivel 1º, que autoriza un máximo de 1'20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta. Es importante reseñar esta cuestión de manera tan prolija para dejar sentado que la edificabilidad que se asigna a los Sectores 2 y 5 no se impone en virtud de un criterio arbitrario fijado por la Junta del Puerto, sino en función de lo que para este tipo de suelos viene determinado en el propio PGMO.

Por otro lado, y también en virtud de las solicitudes contenidas en el Informe Municipal, se ha estipulado que el número máximo de plantas sea de 3 plantas. De igual modo, se ha planteado que la altura máxima de las edificaciones sea de 9 metros, contados desde la parte superior del trasdós del techo del semisótano inferior, cuando éste exista, o del plano de sustentación en el caso contrario.

Sin embargo, en la manzana de usos terciarios de Poniente y en la parcela destinada a Estación Ferroviaria del "Tren Lanzandera" se autorizará que los edificios sean de 4 plantas y que su altura se eleve a 14,5 metros, medidos de igual forma a la descrita en el párrafo anterior.

Las alturas fijadas son inferiores o, como mínimo, iguales a las señaladas en el PE inicialmente aprobado, que eran, a su vez, equivalentes a las de los edificios existentes (depósitos de CAMPSA, tinglados, etc..).

1.3.3.8. Respecto a las operaciones que debe plantear el PE a fin de proceder a la subsanación de determinadas carencias municipales existentes en materia de equipamiento.

Aun cuando el PGM0 no lo requiera expresamente, parece interesante que el PE proceda a establecer determinaciones diversas tendentes a solucionar algunos problemas y ciertas carencias que se observan en la zona de borde entre la Ciudad y el Puerto.

Algunas de estas operaciones se refieren a los viales que discurren dentro del ámbito del PE. En otras, se plantea que se solucionen determinadas carencias respecto al sistema general de espacios libres y a otros equipamientos de diversa naturaleza:

- Parques públicos. En torno al sistema de vialidad previsto, se debe articular una serie de zonas ajardinadas (que, para su mejor definición, deberíamos llamar espacios libres verdes), con características individualizadas, pero mínimamente articuladas entre sí, de manera que formen un sistema continuo conceptualmente asociable a los parques lineales.
- Aparcamientos. La previsión de destinar grandes superficies de suelo para que sean empleadas como aparcamiento debe suponer la disposición de una oferta que permita absorber la totalidad de la demanda generada por el Puerto, así como la atención, siquiera parcial pero siempre subsidiaria, de las demandas urbanas. Por otro lado, y a fin de evitar el negativo impacto visual que producen las grandes playas de aparcamiento, especialmente desfavorables en un lugar de tan alto potencial paisajístico, los aparcamientos estarán preferentemente construi-

dos en semisótano, debiendo éste no emerger de la rasante del terreno en exceso a lo que está previsto en este PE.

- Dotaciones públicas. A fin de evitar el desolador aspecto que suelen tener los espacios públicos cuando se encuentra vacíos de actividad, el PE arbitrará medidas tendentes a lograr que su uso ciudadano pueda ser convenientemente incentivado, para lo que dispondrá de una serie de equipamientos y dotaciones que permitan atender algunas de las carencias que en materia de equipamiento cultural, social o de cualquier otra naturaleza, tiene la Ciudad en este sector urbano.

En otro orden de cosas, el PE deberá señalar las medidas correctoras que sean de exigible aplicación para evitar los vertidos directos a las dársenas interiores de aguas residuales y de escorrentías. La descripción y análisis del impacto que causan las mismas en el medio físico, así como las medidas correctoras que son de aplicación (muchas de las cuales rebasan los objetivos y posibilidades operativas de este PE), están contenidas en el Documento Complementario que se ha denominado "Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental", debiendo estar recogidas en el Proyecto de Urbanización que se redacte con posterioridad a la aprobación definitiva de este PE.

Al tiempo, existen otro tipo de medidas correctoras que, una vez apuntadas por los redactores del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, han sido incorporadas ya a la ordenación, de modo que quede plenamente garantizada su ejecución en el Plan, dado el carácter normativo que se les ha impuesto.

La más reseñable de todas ellas, por cuanto tiene un carácter eminentemente físico, es la de reservar una banda perimetral de 5 metros de ancho a todo lo largo de la manzana de servicios terciarios de Poniente (compuesta, como se sabe de las

parcelas que albergan los sectores 2 y 5), que aisle esta zona del recinto portuario.

#### 1.4. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL.

Supone una obligada referencia, para la determinación de los objetivos del PE, la necesidad de que se tengan presentes los que se señalan en el PGMO y, más concretamente, los que derivan del mandato de que el PE no debe afectar a la «funcionalidad actual del Puerto ni a su desarrollo futuro». Ello implica que los objetivos del PE deberán asumir los condicionantes que se derivan de la ordenación portuaria prevista, suficientemente precisa aún en el nivel indicativo que el PDDP inevitablemente tiene, a fin de que los objetivos que propugne el PE no sean contrarios a los del PDDP ni impidan la materialización de éste.

Sentada esta premisa, no cabe sino exponer las actuaciones que se referencian de modo explícito y concreto en la OI/3, que son las que se señalan a continuación:

- 1.- Ampliación de la Estación de Ferrocarril de Benalúa para destinarla a Estación de Mercancías. Según el criterio anteriormente enunciado, esta ampliación se llevará a efecto, tal y como se señala en la OI/2 RENFE, trasladando parte de sus instalaciones de la actual Estación a la zona portuaria, para que desde allí se posibilite el apoyo directo del ferrocarril a los muelles. El PE se propone disponer de una porción de suelo, que situa en la zona que concentra servicios complementarios (en general, terciarios y dotacionales), para que pueda establecerse como Estación Ferroviaria, que permita establecer un "tren lanzadera" que comunique con Elche y con el Aeropuerto.
  
- 2.- Reordenar la zona del Borde Norte del Puerto, para lo que será necesario trasladar hacia el interior de la zona portuaria la actual Carretera de Murcia, previendo

una zona ajardinada de transición entre ésta y el Borde Urbano.

La correcta materialización de este objetivo requiere que se asuman una serie de consideraciones que a continuación se expresan:

- a) Sistema General viario. El PE ha de conseguir la materialización de un Sistema General que englobe la vía de tráfico Este-Oeste que enlace, en la zona Sur de la Ciudad, los flujos procedentes de la zona Norte (Valencia, Costa y Playas), los procedentes del Sur (Elche-Murcia y Cartagena) y los del Este (Madrid). Este sistema general debe intentar ser un elemento continuo formado por una vía de tráfico rodado con cuatro carriles, flanqueado por paseos urbanizados o ajardinados o aparcamientos.

En la zona recayente a la Avda. de Loring y la Avda. de Elche, frente a la zona de Benalúa Sur, se ha de proceder a la desviación de la Carretera de Murcia y Cartagena hacia el Sur, a terrenos que son actualmente propiedad del Puerto.

El PE definirá los accesos que han de existir, desde este sistema general, a las diferentes zonas y sectores con que cuenta.

b) Sistema general de espacios libres estructurados en torno al vial de tráfico.

El PE debe establecer asimismo las oportunas determinaciones, con un adecuado nivel de precisión, para la organización de un sistema de espacios libres (paseos, zonas ajardinadas<sup>9</sup>, etc.), que, junto a los ya existentes, conforman una serie de espacios libres de usos públicos, al que se añadirán dotaciones y servicios, entre los que se incluyen los terrenos que son actualmente propiedad de RENFE y los edificios situados en la Avda. Almirante Guillén Tato, cuya propiedad es del Puerto.

A estos objetivos, cuyo contenido es fundamentalmente espacial y que se orientan directamente al logro de una máxima armonía entre las actividades portuarias con las urbanas, deben añadirse otros, de contenido más propiamente normativo, que se dirigen a proporcionar un mayor grado de coherencia o que procuran, al menos, evitar perturbaciones visuales, entre las edificaciones que están o estarán situadas dentro del ámbito de la OI/3 y las que están en las zonas urbanas inmediatas, es decir, las que están en el borde Sur de la Ciudad, si bien, la consecución de tal armonía resulta difícil por la heterogeneidad estilística de la edificación de estas áreas.

3.- Ordenar el uso y las características de la edificación prevista en el ámbito de la OI/3. De acuerdo con el enunciado, este punto se refiere a dos supuestos que las disposiciones que contiene la OI/3 señalan textualmente en la forma siguiente:

---

<sup>9</sup> Obviamente, dentro de estas zonas ajardinadas se incluye la que el PE propone crear entre la futura Carretera de Murcia y el Borde Urbano Sur, a lo largo de la zona que es actualmente propiedad de RENFE, y a la que el PGMO alude como "zona ajardinada de transición".

- a) *En las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Áreas Industriales reguladas en el PGM0.*
  
- b) *El resto del suelo comprendido en la zona portuaria y en su expansión prevista se destinará a actividades portuarias propiamente dichas; en la ordenación de este suelo se distinguirán distintos ámbitos destinados a Estación Marítima, Puerto Deportivo y Puerto Comercial.*

La consecución de los precedentes objetivos requieren el cumplimiento de otras condiciones previas, que se refieren a continuación:

- i) Organización espacial y funcional del Puerto. El PE admitirá como premisa de ordenación portuaria, directamente incidente en la ordenación urbanística que es el objeto de su existencia, la subdivisión del Puerto en dos Unidades Portuarias, cada una de ellas dotadas de cierta autonomía funcional.

La primera de ellas (Levante) deberá tener asignadas las actividades que más fácilmente pueda asimilar la Ciudad y que menor nivel de perturbación mutua pueda originar entre las zonas urbanas inmediatas y la propia instalación portuaria. Se trata pues de introducir en esta primera zona, todas aquellas actividades que no resulten inadecuadas para la Ciudad ni en el plano funcional y ambiental ni en el paisajístico. Serán actividades ligadas a la náutica deportiva, al tráfico marítimo de pasajeros, a los transportes locales, etc... Todas ellas son actividades portuarias que pueden ser

calificadas como más propiamente "urbanas" que las llamadas "clásicas".

En la segunda de las Unidades Portuarias, la de Poniente, se llevarán a cabo las actividades portuarias "clásicas de tráfico y manipulación de mercancías", por ser la zona más apta para la construcción de instalaciones portuarias adaptadas a las necesidades funcionales actuales o futuras, y porque este tipo de actividades incidirán sólo levemente sobre las partes más significativas de la Ciudad.

ii) Definición de las zonas portuarias de acuerdo con las pautas señaladas en la OI/3. El PE procederá a señalar los terrenos en que se da cumplimiento a las determinaciones contenidas en la OI/3 del PGMO, si bien teniendo en cuenta las precisiones conceptuales que se han realizado sobre las denominaciones empleadas en el documento de planeamiento general. En el sentido antes expresado, el PE deberá disponer los terrenos en que han de ubicarse:

- Las Instalaciones ligadas a las actividades náutico-deportivas.
- Las manzanas de Uso Industrial y Almacenaje en torno a las actuales instalaciones de CAMPSA, adoptando los usos y parámetros edificatorios que para estas zonas se señalan en el PGMO.
- La Terminal de Pasajeros (Estación Marítima)
- La parcela que se ha de asignar a usos portuarios de manipulación de mercancías.

Sobre las dos últimas zonas reseñadas el PE deberá limitarse a delimitarlas territorialmente, sin que hayan de existir especificaciones concretas sobre el emplazamiento de los usos particulares que hayan de contener en el futuro, como viales o zonas edifica-

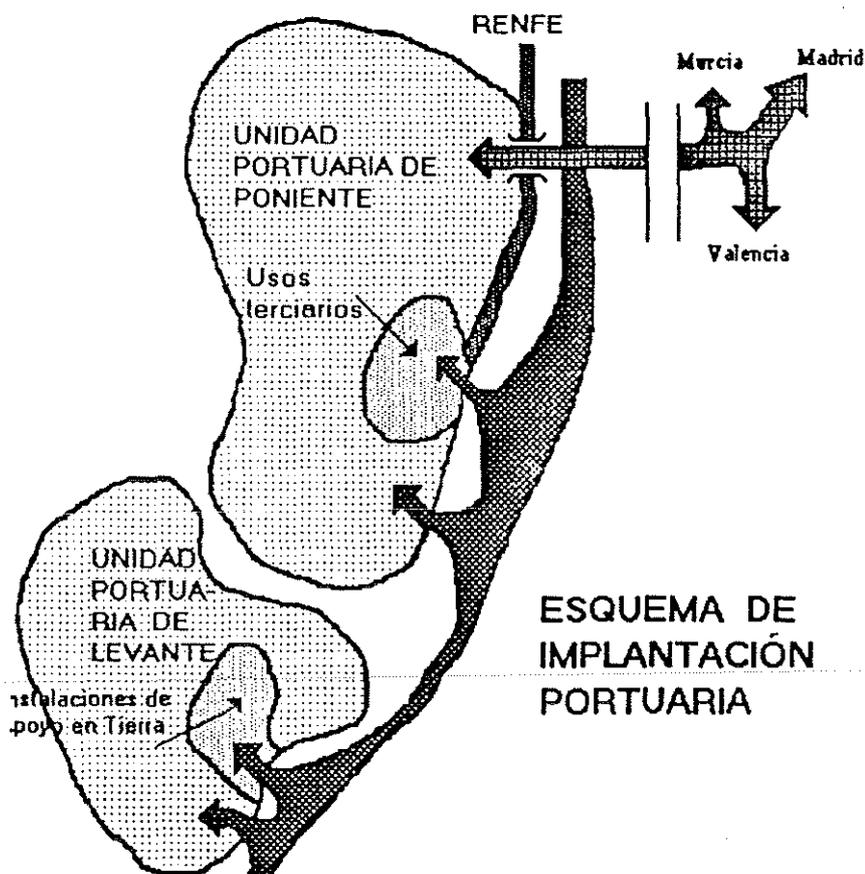
das con construcciones destinadas al servicio portuario. En todo caso, el PDDP contiene, aunque en un nivel puramente indicativo, la organización vial interior de la parcela destinada a usos portuarios y con tal carácter figura igualmente en estos documentos urbanísticos.

Además de estos objetivos, que vienen señalados en la OI/3 de manera más o menos precisa, el PE se propone:

- I.- Concretar los usos complementarios (dotacionales y terciarios). El PE deberá especificar los usos que son asignables al área en la que, con carácter de exclusividad, vayan a establecerse. El área en cuestión estará situada en la Unidad de Poniente, en torno a las instalaciones de CAMPSA.
  
- II.- Establecer Ordenanzas a que habrá de sujetarse la actividad urbanística. El PE deberá establecer las Ordenanzas que permitan regular la actividad edificatoria y urbanística de los suelos ordenados. El PE establecerá determinados parámetros limitadores a la actividad edificatoria en las zonas que lo integran, y que se describen puntualmente en el epígrafe 1.3.3.5.
  
- III.- Plantear el modo en que ha de resolverse la financiación de las operaciones. El PE deberá incluir en su documentación, como señala la legislación vigente, un Plan de Etapas y un Estudio Económico-Financiero, a través de los cuales se organice una programación temporal y económica que sea coherente y posible, si bien tal programación se referirá en exclusividad a las acciones de carácter urbanístico, por lo que las determinaciones de naturaleza portuaria quedarán excluidas. A tal fin, el PE deberá señalar las etapas

en que ha de desarrollarse, indicando las operaciones a incluir en cada una de ellas, si hubiere más de una o, en su defecto, la jerarquización cronológica prevista para las diferentes actuaciones.

El esquema espacial en que se concreta la organización portuaria descrita es el siguiente:



## 2. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.

La solución adoptada traduce fielmente los criterios sustentados en el PGMO, en la OI/3 PUERTO, y se sustenta en la interpretación puntual que se recoge en el apartado 1.3 de esta misma Memoria y en los epígrafes que la desarrollan, y que son una concreción de las solicitudes que el PGMO establece.

Expondremos, en principio, y de modo sintético, la forma en que el PE resuelve los tres mandatos encomendados por el PGMO:

### Ampliación y traslado de la Estación de Benalúa.

La ubicación elegida en el PE responde al triple objetivo de situar las instalaciones en el interior de la actual Zona de Servicio, de mejorar cualitativamente el servicio de apoyo al Puerto y de evitar que existan cruces a nivel con la futura Carretera de Murcia.

Al tiempo, se amplía la superficie de Servicios Ferroviarios, de modo que pueda construirse una Estación para el Tren Lanzadera que pueda proporcionar adecuada cobertura a las líneas que puedan establecerse con Elche y el Aeropuerto.

### Reordenación de la zona Borde Norte del Puerto.

El PE asume que el vial del Paseo de Conde de Vallellano y su prolongación al Oeste constituye el eje estructural de la circulación rodada Este-Oeste en el borde Sur de Alicante.

En sustitución del actual vial de prolongación, que discurre por la Avda. del Almirante Guillén Tato, el PE propone una nueva calzada, que discurrirá en paralelo al Paseo de Canalejas, entre el mismo y el actual vial.

En el tramo final de este vial, dentro de los límites de la OI/3, el PE procede a la introducción de modificaciones en el trazado del vial en la Avda. de Loring, así como la desviación hacia el Sur, en el interior de la actual Zona de Servicio del Puerto.

A este vial, cuyo valor estructurante en la ordenación es manifiesto, se asocia:

- Un sistema de Paseos Marítimos conectado al Paseo de la Playa del Postiguet y que discurre a lo largo del Borde Norte de la dársena interior. Este sistema será el elemento urbano fronterizo a la lámina de agua en la parte más central y significativa del litoral de Alicante.
- Una serie de espacios ajardinados que discurren, de forma fragmentaria y longitudinal al borde costero, en paralelo al vial de tráfico Este-Oeste y entre este mismo y el borde Sur de la trama urbana. Este espacio libre lineal está constituido por la Explanada de España, el parque de Canalejas, las rotondas frente al pabellón de Sanidad, la acera y zona ajardinada de la Avda. de Loring, el futuro parque lineal que se plantea establecer sobre la actual playa de vías de la Estación de Benalúa y el borde ajardinado que discurre a lo largo de la Carretera de Murcia en el Polígono de Cros.

#### Ordenación de las zonas portuarias.

El Plan Especial contempla la segregación de la Zona de Servicio del Puerto en dos grandes Unidades Portuarias, a cada una de las cuales se asignará usos acordes a los emplazamientos urbanos que tienen.

La Unidad Portuaria de Levante, organizada en torno a la dársena interior, tendrá un uso marcadamente urbano y recreativo.

La Unidad Portuaria de Poniente, localizada en torno a la dársena exterior, tendrá un contenido fundamentalmente ligado a Terminal de Mercancías, con dos subzonas que tendrán, a su vez, funciones diferenciadas. La más próxima a la ciudad se destinará a usos industriales y de almacenaje; la más lejana albergará espacios e instalaciones de carga, descarga y manipulación de mercancías.

Junto a la Unidad Portuaria de Poniente se dispondrá un espacio en el que se concentren los usos terciarios de Poniente, cuya función principal será la de permitir el desarrollo integral de los servicios e instalaciones que requieren los puertos modernos y complementando las instalaciones industriales y de almacenaje ligados a la actividad portuaria, actuando, al tiempo, como elementos de relación en la dialéctica Puerto-Ciudad.

La penetración desde la Ciudad a una y otra Unidad Portuaria se realiza desde el vial principal Este-Oeste, para lo que se mejorarán los accesos actualmente existentes. Además, la Unidad Portuaria de Poniente, en atención al carácter marcadamente industrial de los usos que se plantean desarrollar en la misma, dispondrá de un acceso en paso elevado, que conectará dicha Unidad con la Red General de Carreteras del Estado, con la autovía de Madrid y con la autopista A-7 (Valencia-Murcia).

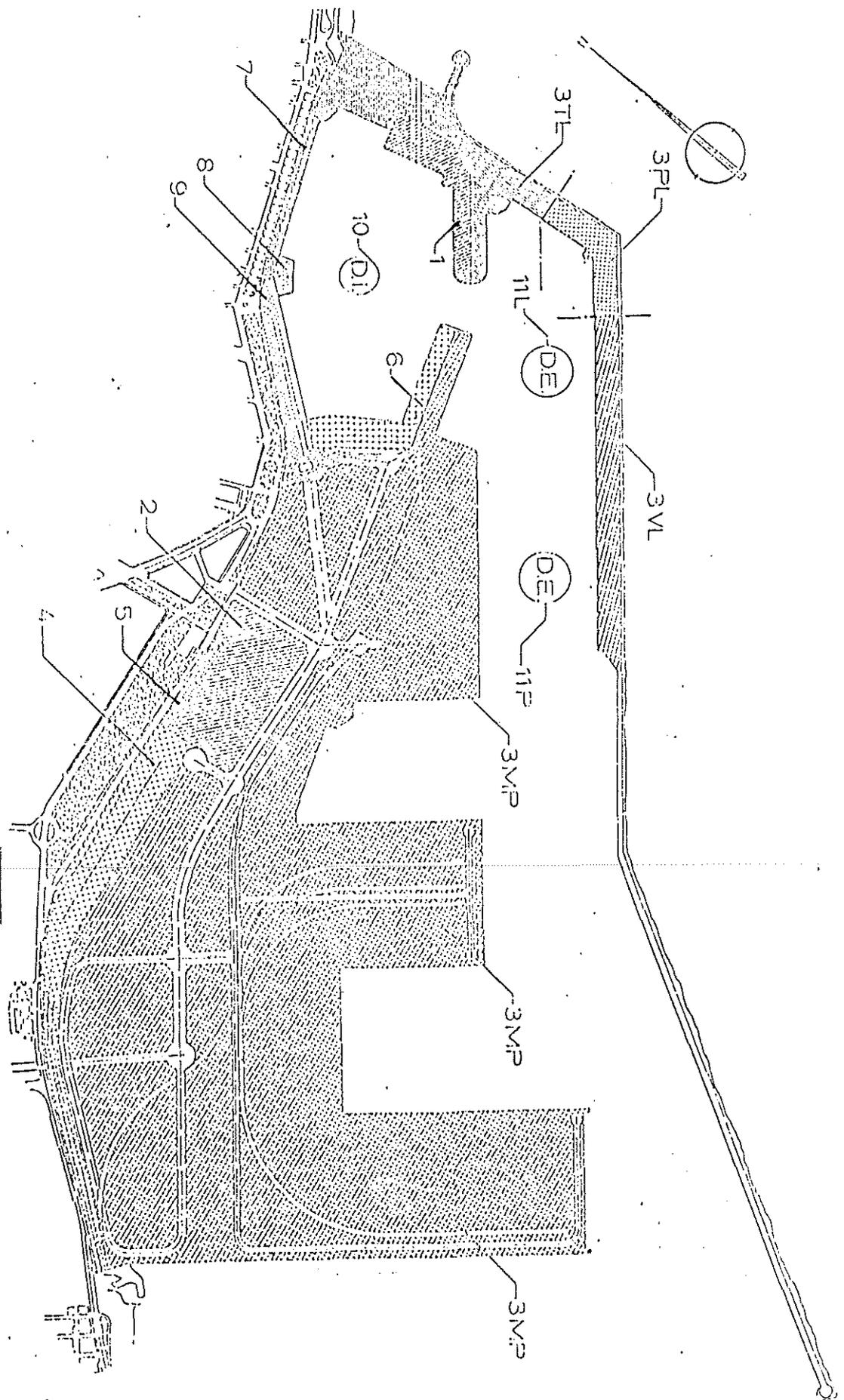
Antes de proceder a una descripción pormenorizada de las propuestas que realiza el PE parece oportuno sistematizar el modo en que van a denominarse en adelante las diferentes áreas ordenadas en este PE, de modo que puedan identificarse las acciones correspondientes a cada una de ellas.

Esta división no tiene otra significación que la estrictamente descriptiva, no constituyendo sectores jerarquizados ni diferenciados por algo que no sea sus especificidades programáticas o su propia normativa de aplicación, ni tampoco Unidades de Actuación. Las que se han empleado en este PE son las siguientes, referenciadas en continuidad desde el Este al Oeste:

- **Instalaciones de Apoyo en Tierra de Levante**, que engloba el conjunto de parcelas destinadas a servicios terciarios y dotaciones de la zona de Levante de la dársena interior (Sector 1 del PDDP).
- **Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libres en los Accesos de Levante**, de la que forman parte los suelos destinados a espacios libres y dotaciones portuarias situados en el tramo más inmediato a la Ciudad en el Acceso a la Unidad Portuaria de Levante (Sector 7 del PDDP).
- **Servicio de Transporte Local**, que señala el emplazamiento que ha de tener dicho servicio, en la confluencia de los muelles 1 y 2 (Sector 8 del PDDP).
- **Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo**, en el que se integran las edificaciones dotacionales situadas en la Avda. Almirante Guillén Tato, el Varadero y las zonas inmediatas a la Ciudad en el acceso AZP-1 (Sector 9 del PDDP).



SECTORES QUE SE CONSIDERAN



- **Instalaciones de Apoyo en Tierra de Poniente**, en el que se incluyen todos los terrenos destinados a prestar servicios de suministro, reparación y mantenimiento de las embarcaciones deportivas refugiadas en la dársena interior, así como los que albergan las instalaciones sociales de las entidades y asociaciones deportivas que dispongan de instalaciones de atraque a Poniente de la dársena interior (Sector 6 del PDDP).
  
- **Manzana de Servicios Terciarios**, localizada en las parcelas actualmente ocupadas por CAMPSA hasta limitar con el nuevo trazado de la Carretera de Murcia, y donde se ubican, con carácter de exclusividad, todas las instalaciones serviciales y dotacionales complementarias a las actividades industriales de carácter portuario (Sector 2 del PDDP).
  
- **Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera**, situado en un fragmento de la parcela descrita en el punto anterior y que tendrá, en superficie, las mismas características a las descritas en la misma, si bien podrá contener, en sótano, instalaciones ferroviarias destinadas a Estación del Tren Lanzadera (Sector 5 del PDDP).
  
- **Instalaciones ferroviarias**, que se situarán al Oeste de las dos áreas descritas en los puntos inmediatamente anteriores, y en donde se desarrollarán las instalaciones ferroviarias de Apoyo a la Terminal de Mercancías de la Unidad Portuaria de Poniente (Sector 4 del PDDP).
  
- **Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalúa-Parque Lineal**, que se ubican en el segmento longitudinal situado al Norte de las actuales instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, y en la

que se prevén usos terciarios y dotacionales sustitutorios de las edificaciones existentes.

- **Zona ajardinada de la Estación de Benalúa-Parque Lineal**, que se encuentra formada por el segmento longitudinal al Sur de las actuales instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, al Norte de la Avda. de Elche.
- **Paseos peatonales y zonas intersticiales-Parque Lineal**, formados en los espacios intermedios a las dos áreas en que se dividen las instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, descritas en los dos puntos anteriores.

## 2.1. EMPLAZAMIENTO DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE BENALÚA.

La acción señalada por la OI/3 implica que esta instalación se destina a Estación Terminal de Mercancías en apoyo al Puerto, formando parte de un sistema integral de tratamiento del sistema general ferroviario que completan las determinaciones de las OI/2 y OI/6. La primera de ellas contempla las acciones necesarias para establecer una Estación Terminal de Pasajeros en un emplazamiento distinto del actual, mientras que la segunda plantea el traslado de la Estación de la Marina del ferrocarril de vía estrecha de FGV, si bien no se define con exactitud el carácter de esta última instalación y el trazado concreto que habría de tener el sistema ferroviario de conexión con la zona costera del Norte de la provincia.

En relación con la Estación de Benalúa, que es la única que afecta a la OI/3, el PE propone su traslado a terrenos que, en la actualidad, están en el interior de la Zona de Servicio del Puerto, estableciendo una reserva de 80.870 m<sup>2</sup>. La superficie reseñada, así como la edificabilidad asignada, permiten la total cobertura de cuantos servicios e instalaciones se precisen para el uso a que estén destinadas.

Por otro lado, este PE ha previsto una reserva de 7.440 m<sup>2</sup>, que sitúa en un lugar aledaño a la Zona de Servicios Terciarios de Poniente, que podría destinarse a Estación del Tren Lanzadera, a fin de dotar a la ciudad de un sistema ferroviario que garantice una máxima accesibilidad en relación con nuevas líneas que pudieran crearse para la conexión con el Aeropuerto y Elche. Esta Estación podría contar con todas las instalaciones que la edificabilidad asignada a la parcela permitiera. El emplazamiento final de esta instalación se sugiere en el borde Norte de la parcela A de Servicios Terciarios pero podría ubicarse en cualquier otro lugar dentro de la misma.

## 2.2. SISTEMAS GENERALES DE TRÁFICO: VIALIDAD.

Como se ha dicho al comienzo de este capítulo, la propuesta que el PE establece en torno a la vialidad se define a partir de un vial longitudinal a su recorrido Este-Oeste, que posee un evidente valor como elemento estructurante de la propuesta urbanística general.

Se trata de un vial que ha de soportar intensos y variados tráficos: el de paso Norte-Sur (y viceversa); el de conexión entre la carretera de Madrid con las playas; el tráfico urbano que procede de la zona litoral Norte de la Ciudad y que quiere acceder a las zonas centrales de la misma; el tráfico urbano que transita entre los sectores urbanos situados al Este y Oeste de Alicante. Por último, y aunque de mucha menor relevancia cuantitativa que cualquiera de los anteriores, ha de soportar asimismo el tráfico que se produce entre los Muelles de Levante y Poniente.

Es un vial, por tanto, sometido a una fuerte presión, acentuada por la extraordinaria significación de su ámbito urbano inmediato, la parte más emblemática de la fachada urbana de Alicante. A fin de sistematizar la exposición, se ha considerado que dicho vial, que transcurre en su totalidad (salvo una pequeña porción de terreno hoy ocupada por la Avda. de Loring) por suelos de propiedad del Puerto, presenta tres tramos muy diferentes:

- a) El tramo inicial, constituido por el Paseo del Conde de Vallellano, y que va desde la Plaza del Mar hasta la Plaza de Canalejas.
- b) El tramo intermedio, integrado en gran parte por la Avda. del Almirante Guillén Tato y que discurre entre la Plaza de Canalejas y el extremo Norte de la Plaza de Galicia y el Pabellón de Sanidad.

- c) El tramo final, que está constituido por la Avda. de Loring y la Avda. de Elche hasta el límite Sur del ámbito asignado al PE.

En su primer tramo (Paseo del Conde de Vallellano), este vial consta de una calzada de 4 carriles (dos por dirección), y, al Sur de aquella, una zona de aparcamiento en batería y una acera que bordea la dársena interior a lo largo de todo el muelle 2, hasta toparse con el Real Club de Regatas. Se trata de un tramo que está en funcionamiento actualmente, por lo que no se propone operar cambio alguno sobre la misma. Por otro lado, al no estar integrado este vial dentro del ámbito de la OI/3, toda modificación propuesta no tendría sino un carácter meramente indicativo.

El segundo tramo, tal como está previsto en el PE, arranca en la Plaza de Canalejas y, a través de un nuevo trazado, se dirige por los suelos que ocupa la línea ferroviaria que conectaba el Puerto de Levante con la Estación de Benalúa (instalación hoy abandonada y desmontada), entre el Parque de Canalejas y las edificaciones portuarias recayentes a la Avda. Almirante Guillén Tato (antigua Lonja, talleres, etc<sup>10</sup>), hasta llegar al extremo Norte de la Avda. de Loring.

Esta solución introduce modificaciones sobre el actual trazado. Tales modificaciones no suponen variación alguna sobre la titularidad de los suelos en que se asienta este vial, que seguirán siendo del Puerto. No obstante, con la misma se plantea una triple consecuencia de signo positivo:

- La solución propuesta implica la recuperación de la Avda. Almirante Guillén Tato como vial de interconexión portuaria, constituyéndose en una vía de servicio interna al Puerto. Tal condición permite augurar que, al estar abierto

---

<sup>10</sup> En el PDDP se señala esta zona como Sector 9.

al uso peatonal, la actual Avenida podrá integrarse al Paseo Marítimo que se proyecta en óptimas condiciones.

- Con esta solución se elimina la necesidad de rodear el Pabellón de Sanidad y se plantea un trazado en línea recta, lo que mejora la fluidez, comodidad y seguridad del tráfico rodado.
- En la actualidad (línea azul del croquis A), en el nudo existente en la Plaza de Galicia se resuelven, aunque de manera confusa, el conjunto de interconexiones mutuas de tráfico procedente de cualquier dirección. Además, este nudo permite efectuar cambios de sentido y asegura, aunque con ciertas dificultades, la incorporación al tráfico ciudadano y del tráfico portuario de las instalaciones de Poniente. Esta solución permite introducir una mejora sustancial en el diseño y funcionalidad del nudo de la Plaza de Galicia sin que se pierdan sus características operativas (línea roja del croquis B).

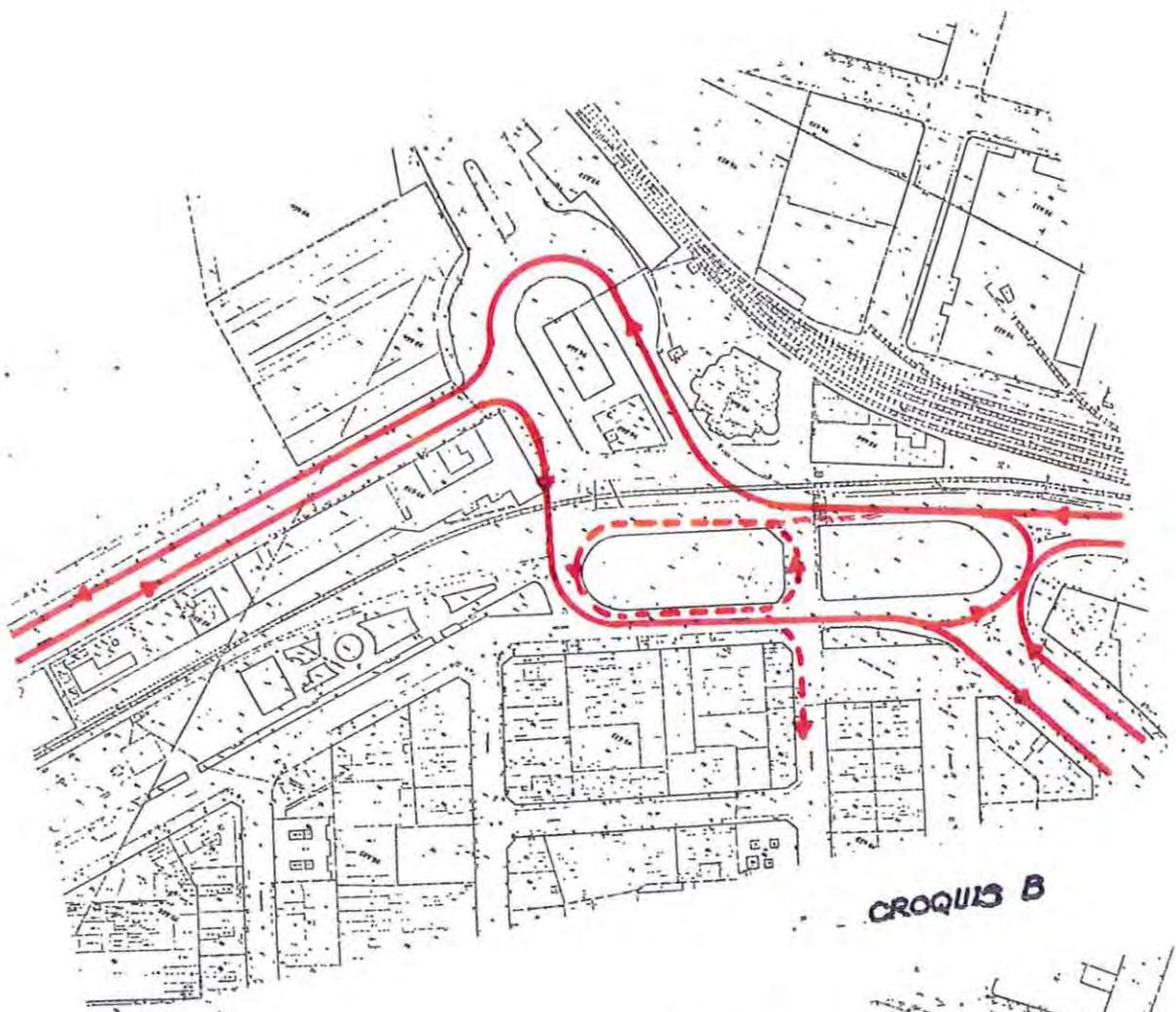
En este tramo segundo se conservan los 4 carriles (dos por dirección) que tenía en el primero de los tramos y que tiene el trazado existente en la actualidad.

Su continuación hacia Poniente se hace a expensas del segmento viario de 3 carriles que hoy es utilizado por los vehículos que, procedentes de la Carretera de Murcia-Cartagena o de la Avda. Eusebio Sempere, quieren penetrar en el centro urbano a través de la calle Pintor Aparicio. Actualmente, tal operación se realiza de acuerdo con el esquema funcional que muestra el croquis B. Para seguir permitiendo dicha penetración el PE plantea la solución grafiada en el croquis C.

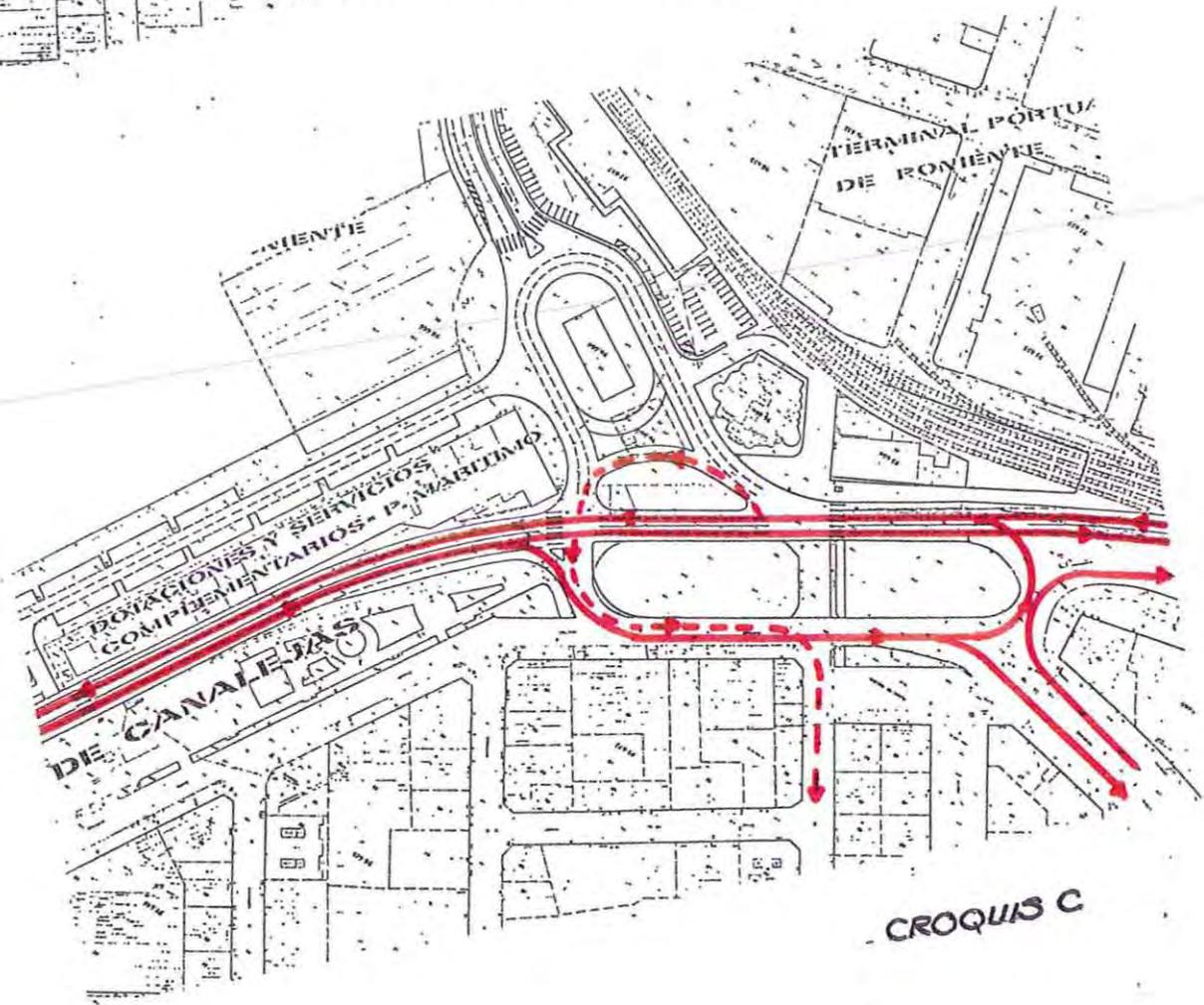


VIAL PRINCIPAL ACTUAL  
VIAL PRINCIPAL PROYECTADO





CROQUIS B



CROQUIS C

El tramo tercero arranca en el Pabellón de Sanidad y termina en el límite Sur del PE. Entre dicho Pabellón y el Polígono de Cros, la propuesta del PE, siguiendo los objetivos señalados por la OI/3, desplaza la nueva calzada por los terrenos portuarios, hoy ocupados por la playa de vías al Sur de la Estación de Benalúa en un trazado lineal hasta su encuentro con la actual carretera de Murcia-Cartagena. Desde ese punto hasta el límite Sur, el PE no plantea actuación alguna, por cuanto dicho tramo está en funcionamiento y no requiere reformas.

Una vez abierta la vía propuesta, la actual carretera se convertirá, a su paso por la Avda. de Elche, en una vía de tráfico urbano de importancia secundaria. Por ello, sería lógico reducir su actual ancho, reservando las calzadas laterales para aparcamientos, salvo en el tramo que va desde el entronque con la nueva Carretera y la calle Federico Mayo, pues una considerable parte de los flujos de tráfico que provienen del Sur se desvían por esta calle hacia la zona de Benalúa y La Florida.

El PE ha grafiado en el plano ou-5 el entronque de la nueva vía con la Avda. de Loring al Este y la Avda de Elche al Oeste, con carriles de desaceleración y soluciones semafóricas. El PE plantea una solución diferente que cumpliría en mejor medida el objetivo genéricamente planteado en el PGM de procurar la más adecuada solución de las condiciones viarias de la zona. No obstante, esta última propuesta implicaría rebasar los márgenes físicos en que se sitúa el ámbito de la OI/3, lo que supone que habría que dar a esta ordenación alternativa la condición de pro-

puesta indicativa<sup>11</sup>, y con este carácter se incluye en el plano ou-6.

Las obras a realizar en este tercer y último tramo requieren previamente el traslado de las instalaciones de RENFE al nuevo emplazamiento previsto en el PE, a fin de mantener la conexión directa del ferrocarril a las instalaciones portuarias, sin que haya cruces con la Carretera de Murcia.

---

<sup>11</sup> Este carácter indicativo se refiere exclusivamente a la capacidad que el Ayuntamiento tiene de autoobligarse en el caso de aceptar las sugerencias del PE y de aprobar este documento de forma definitiva. Como se ha dicho, se trata de operaciones que afectan a suelos que no son portuarios, en los que se realizan mínimos ajustes que permiten sustanciales mejoras de diseño, lo que significa un positivo avance de la calidad funcional del trazado viario que se propone. Por otro lado, es importante recordar que ni existe cambio de uso, ni se lesionan intereses de terceros. Además, hay que considerar las posibilidades legales que sobre el particular existen, al amparo de lo preceptuado en el art. 67.3 RP.

Todo ello podría ser considerado, tal y como hace la sentencia del T.S. de 20-12-1984, según la cual: «Debe recordarse la doctrina declarada en la Sentencia de 21 de marzo de 1984, según la cual, los Planes Especiales no son un simple y automático desarrollo de todas las previsiones del Plan General, sino que debe reconocérseles la autonomía y campo de actuación propio que es imprescindible para que puedan cumplir los fines específicos que los justifican, siempre y cuando respeten las estructuras orgánicas de ordenación del territorio y determinaciones generales de orden fundamental configuradas en el Plan General».

### 2.3. SISTEMAS GENERALES: ESPACIOS LIBRES Y DOTACIONES PÚBLICAS.

El PE plantea la recuperación de diversos espacios libres de borde para que sean utilizados por la totalidad de los ciudadanos de Alicante, sin restricción de ningún tipo. Para ello se propone la creación de una serie de espacios libres de uso público que, sumados a los existentes, logren paliar las carencias del municipio y las que, de manera concreta, inciden en la franja inmediata al litoral del casco urbano. Este planteamiento tiene su traducción física en la organización de una serie de espacios libres fragmentarios, pero sistemáticamente ligados entre sí, apoyándose en el vial principal de tráfico Este-Oeste del que se ha hecho una precisa referencia en el epígrafe anterior.

Además, el PE ha considerado conveniente establecer diversas previsiones con el fin de alojar las dotaciones anejas a estos espacios.

### 2.3.1. Paseo Marítimo.

El PE proyecta la construcción de un Paseo Marítimo que, combinado con la reserva que se hace de las instalaciones de Levante a actividades portuarias "urbanas", proporcione un adecuado marco paisajístico, urbanístico y ambiental a una zona de tanta significación para la Ciudad.

El Paseo Marítimo previsto no es, en todo caso, sino la confirmación legal de un supuesto fáctico irrefutable: aunque en peores condiciones que las que se prevén, el Paseo es hoy en día una realidad, más por el uso a que se somete que por las propias características de su diseño urbanístico y arquitectónico. Pero, en todo caso, es un Paseo que discurre por suelos que son de propiedad portuaria y que están incluidos en la Zona de Servicio del Puerto.

La ordenación propone actuaciones tendentes a mantener este carácter público por encima de cualquier otra consideración. Ello constituye el motivo principal que fundamenta la necesidad de traslado de las instalaciones del Real Club de Regatas: al margen de que suponga una restricción al uso público que impide el disfrute del espacio libre de borde en su integridad y de que plantea interrupciones visuales desde la Explanada, es evidente que, debido al estrechamiento del Paseo se produce una segregación indeseable entre los tramos de que consta, que dificulta la consideración psicológica del continuo espacial. Es un hecho empíricamente demostrado que, aun cuando el diseño físico del Paseo es idéntico y las vistas similares, el uso que se hace del tramo correspondiente al muelle 1, tiene una utilización residual, incomparablemente menor a la que registra el tramo recayente al muelle 2.

PASEO MARITIMO

DOTACIONES

VIAL PRINCIPAL



El PE plantea, como posibilidad a considerar, una nueva ubicación del Club en otra zona de la dársena interior que, al tiempo que libere de su presencia al Paseo Marítimo, permita al propio Club un óptimo desarrollo de las actividades que constituyen sus objetivos fundacionales: el fomento del aprendizaje y la práctica de la actividad náutica deportiva.

Así pues, la convergencia de ambos tramos en su centro geográfico, podrá encontrar un refuerzo simbólico con el traslado a ese punto de las instalaciones del Servicio de Tráfico Local, que actualmente se prestan en el extremo Norte del muelle 2. De ello se hablará más adelante con mayor detalle.

Al proceder al desvío del vial principal de tráfico en su tramo intermedio, y liberar la Avda. Almirante Guillén Tato del tráfico actual, se destinará la misma para vía de servicio del Puerto y como acceso al aparcamiento existente y a los que se prevé crear frente al mismo. Ello permitirá ensanchar la acera Norte, de forma que sirva como adecuada conexión al área de dotaciones que se desarrolla en esta zona, y de la que se hablará en el epígrafe 2.3.3.

El PE propone, además, la creación de una zona libre en el muelle de Levante, en la zona en que se sitúan los accesos al mismo, y entre los viales del casco urbano y el Paseo Marítimo, por un lado, y la Estación Marítima y las Instalaciones Náutico-Deportivas, por el otro. Tiene esta zona unos 55.000 m<sup>2</sup>, y en ella se debe construir un aparcamiento en semisótano cuya cubierta tiene 7.400 m<sup>2</sup>.

Sobre esta cubierta se podrá disponer un espacio, extraordinariamente atractivo por su proximidad a la dársena interior, en el que se proponen diversos usos de carácter cultural al aire libre integrado dentro del sistema de espacios libres.

En este espacio, se prevé el mantenimiento del edificio de Aduanas y el del Servicio de Explotación, si bien en éste podrán construirse hasta dos plantas más con el fin de alojar en ellas las dependencias de la Comandancia de Marina. Sin embargo, el edificio de la Junta del Puerto será demolido, dado el estado de irreversible deterioro que presenta, trasladando la propia Junta sus dependencias a otro edificio, actualmente en construcción, situado en la Unidad Portuaria de Poniente.

Siguiendo en la Unidad Portuaria de Levante, se prevé dar continuidad al Paseo Marítimo del Postiguet en los terrenos actualmente ocupados por el Hotel Meliá, cuando sea demolido, lo que ocurrirá, como máximo, al término del plazo en que expire la concesión administrativa que amparó su construcción.

Finalmente, cuando los usos portuarios clásicos puedan trasladarse de la Unidad Portuaria de Levante a la de Poniente, se prevé que pueda liberarse un paseo para vehículos que llegue hasta el extremo final del espigón, al que se dotará de un elevado número de aparcamientos públicos en superficie. Al tiempo, se prevé que pueda habilitarse un paseo peatonal, en paralelo, sobre el muro de la escollera, que tendría idéntico término.

### 2.3.2. Sistema continuo de zonas ajardinadas.

Este sistema estaría formado por una serie de áreas de diverso tamaño, integradas dentro de la OI/3 o situadas en áreas limítrofes a la misma, que por su disposición longitudinal al borde marítimo del casco urbano y su continuidad, son susceptibles de ser incorporadas, siquiera conceptualmente, en un sistema único, que se describe a continuación.

Estará formado este sistema por la Explanada de España, separada del Paseo del Conde de Vallellano por una calzada, el Parque de Canalejas, las isletas situadas en el extremo Norte de la Plaza de Galicia<sup>12</sup>, el Paseo de la Avda. de Loring<sup>13</sup> y la nueva zona ajardinada de transición que se emplaza en parte de los terrenos en que se sitúan las actuales instalaciones de RENFE.

Esta última zona quedará limitada por el Sur por un paseo peatonal arbolado de 16 m., mientras que en su lado Norte, será su límite la Avda. de Elche, discurriendo en forma paralela a la misma. En ella se proyecta una zona ajardinada de 30 metros de ancho, que deberá recibir un tratamiento similar al Paseo de Canalejas, y en la que no se permitirá construcción alguna, salvo las correspondientes al amueblamiento admisible en parques y jardines.

---

<sup>12</sup> Estas isletas quizá pudiesen servir como un espacio peatonal si se uniese, en el supuesto de que ello fuera factible, el espacio central que las separa.

<sup>13</sup> Aunque en la actualidad, la Avda. de Loring dista de ser una zona que pudiese ser conceptualmente equiparada a las mencionadas y, en consecuencia, integrada en un sistema de zonas ajardinadas, no hay que olvidar que la ordenación planteada en este PE la libera de ser soporte de la Carretera de Murcia y la reintegra a una condición de vial urbano, lo que permite ensanchar considerablemente los espacios peatonales de que dispone. Una posible ordenación específica de esta zona se contiene en el plano ou-6.

SISTEMA LINEAL DE ZONAS AJARDINADAS

DOTACIONALES, ESTACION DE BENAUA

VIAL PRINCIPAL



Todas estas zonas, sean preexistentes o no, forman un circuito peatonal continuo de alrededor de tres kilómetros. En toda su extensión estará situado al Norte del vial principal Este-Oeste al que se ha hecho referencia, separándolo del tejido urbano más próximo al litoral. Consiguientemente, podría hablarse incluso de que, con las operaciones previstas, se puede lograr un parque lineal litoral de alto nivel, especialmente si se consideran sus dimensiones, su significación y su accesibilidad.

Cabe concluir con este epígrafe indicando que este sistema puede ser rematado mediante la imposición de un tratamiento coherente en el borde Sur de la zona al Oeste del Polígono de Benalúa Sur, para lograr una continuidad que permita enlazar con el borde ajardinado del Polígono de Cros.

Es obvio que todo este sistema de espacios libres no logra evitar que la vía de tráfico se interponga entre la ciudad y el mar, lo que resulta especialmente enojoso en la zona en que se sitúa la dársena interior, donde la relación entre una y otro es muy intensa (y podría serlo mucho más).

En esta zona, el hecho de que se mantenga la actual calzada impide que la Explanada se aproxime al Paseo Marítimo. Por otro lado, es obvio que, cualquiera que fuese la solución que se adoptase, tanto la calzada del Paseo del Conde de Vallellano como la de la Avda. del Almirante Guillén Tato, deberían mantenerse, como mínimo, como vía secundaria de servicio entre ambas Unidades Portuarias, lo que limita la potencialidad de algunas de las sugerencias que se van a efectuar, si bien es lógico pensar que, si tal fuera su condición futura, el tráfico rodado se limitaría notablemente, permitiendo disminuir la velocidad y peligrosidad del tránsito, aminorar los negativos efectos medioambientales que causa y reducir a dos los carriles de circulación.

La solución a este tema no puede ser abordada en este PE por razones diversas, y tendría que partir de dos soluciones alternativas: bien llevando el tráfico Este-Oeste (y el de penetración desde ambos extremos al centro de la ciudad) a otra vía situada más al Norte, bien realizando una vía enterrada que discurriera entre la zona recayente al Paseo de Ramiro y la Estación de Benalúa<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Esta solución es, con toda evidencia, especialmente atractiva, no sólo por ser técnicamente posible, sino porque permitiría conectar el ferrocarril de vía estrecha con el centro de la ciudad y con RENFE, lo que redundaría en beneficio de la continuidad del propio ferrocarril. Esta solución permitiría, además, conectar el área de Benidorm y el resto de las Marinas (Alta y Baixa) con el Aeropuerto del Altet, del que son su principal cliente.

2.3.3. Áreas reservadas para las instalación de dotaciones y servicios complementarios.

El PE ha considerado la necesidad de plantear dos áreas en las que se habrá de proceder a la instalación o establecimiento de diversas dotaciones y servicios. Las mismas se describen en el presente epígrafe.

- a) En la parcela que se situa entre la Avenida Almirante Guillén Tato y los terrenos ocupados por el antiguo tendido ferroviario (por donde discurrirá el vial principal proyectado), existe una serie de edificios, la mayor parte de los cuales, en la actualidad, dan cobertura a diversas necesidades del propio Puerto, debiendo ser considerados como dotaciones inherentes al mismo.

Además, esta zona alberga otro edificio, el de la antigua Lonja, que, una vez restaurada por el Ayuntamiento, que ha solicitado una concesión administrativa para ello, está sirviendo como equipamiento público cultural (sala de exposiciones).

El resto de los edificios a que se hacía referencia en el primer párrafo, podrán ser remodelados para adaptarlos a usos dotacionales similares a los que ahora tienen y, en su caso, podrá procederse a la construcción de unos nuevos, que tendrán la edificabilidad que se les asigna en las Ordenanzas que contiene este PE.

Al Norte de la Avenida del Almirante Guillén Tato, en la confluencia de ésta con la Plaza de Canalejas y al Sur del Parque del mismo nombre, existe un aparcamiento público en superficie de reciente concesión. Este aparcamiento sufrirá un traslado parcial hacia el Sur, como

consecuencia de la invasión que se producirá en parte del mismo por la construcción del nuevo vial sustitutorio de la reseñada Avenida. La sustitución habrá de mantener similar superficie y número de plazas que tiene el actual.

- b) En una parte de los terrenos liberados por el desvío de la Carretera de Murcia y por la reubicación de las instalaciones ferroviarias, el PE contempla la creación de un área de dotaciones y servicios. Esta zona estará separada de la zona ajardinada también prevista (Parque Lineal) por el paseo peatonal en su borde Norte, del que se ha hablado anteriormente.

El área en cuestión contendrá una serie de instalaciones con servicios terciarios, de naturaleza ferroviaria o no, y que podrán ser dotacionales, comerciales, deportivos, etc.... Las características que estos edificios e instalaciones pueden tener, los usos que se admiten en los mismos, así como las condiciones que han de regir las construcciones en dicho área, se señalan en las Ordenanzas de este PE. En todo caso, la edificabilidad resultante en el conjunto de las construcciones que se ejecuten se señala igual a la que actualmente tienen los edificios y tinglados existentes.

Es preceptiva la conservación del edificio de la Estación de Benalúa, que deberá ser restaurado, aunque en el futuro pueda destinarse a usos diferentes del actual, siempre que se hallen dentro de los señalados por las Ordenanzas de este PE para el área en que se enclava.

#### 2.4. ZONAS PORTUARIAS.

La solución planteada contempla, como se ha dicho, dos Unidades Portuarias separadas entre sí, una en Levante y otra en Poniente, conectadas ambas al vial estructural del sistema general al que se ha hecho múltiples referencias en este texto. Además, la Unidad Portuaria de Poniente estará conectada al Sistema General de Autovías y Autopistas a través del enlace cuya descripción se realiza en la página 114.

La Unidad de Levante (señalada en el plano ou-1 con una serie de tramas de rayas verticales de diferente grosor) se desarrolla en torno a la dársena interior y en la zona Este de la dársena exterior.

En la misma, hay dos zonas claramente diferenciadas, una de uso portuario y otra de usos dotacionales y terciarios de apoyo en tierra a los usos y actividades náutico deportivos de la Unidad, que está en contacto directo con la ciudad.

El PE sólo ha definido los usos a que hace referencia el PGMO y aquellos que se señalan en el PDDP, estableciendo los parámetros que sean exigibles, definiendo sus accesos y los límites con los espacios libres inmediatos.

La siguiente tabla muestra los usos previstos, su localización y el sector del PE en que se encuentran:

MUELLE DE VISITANTES

TERMINAL DE PASAJEROS

USO NAUTICO - DEPORTIVO

SERVICIO DE TRANSPORTE LOCAL



USOS PREVISTOS EN LA UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE		
ESTACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS		
Uso	Localización	Sector
Estación Terminal de Pasajeros y Terminal de Transbordadores	Muelles 10/12	3TL
ZONA DE USOS E INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS		
Uso	Localización	Sector
Instalaciones de la dársena interior de Levante: Clubs Deportivos, Usos terciarios de apoyo en tierra	Muelles 6/8	1
Instalaciones de la dársena interior de Poniente: Clubs Deportivos y Áreas técnicas de apoyo en tierra	Muelles 3/5	6
OTROS USOS PORTUARIOS		
Uso	Localización	Sector
Posible dársena pesquera en la dársena exterior	Muelles 12/14	3PL
Muelles de visitantes en la dársena exterior	Muelle 14	3VL
Tráfico local en la dársena interior	Muelles 1/2	8

USOS PREVISTOS EN LA UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE		
Uso	Localización	Sector
Zona de usos industriales y de almacenaje	En torno a las instalaciones de CAPMSA	3MP
Zona portuaria de transporte y manipulación de mercancías (llamada Puerto Comercial en el PGMO)	Muelles 7 a 21	3MP

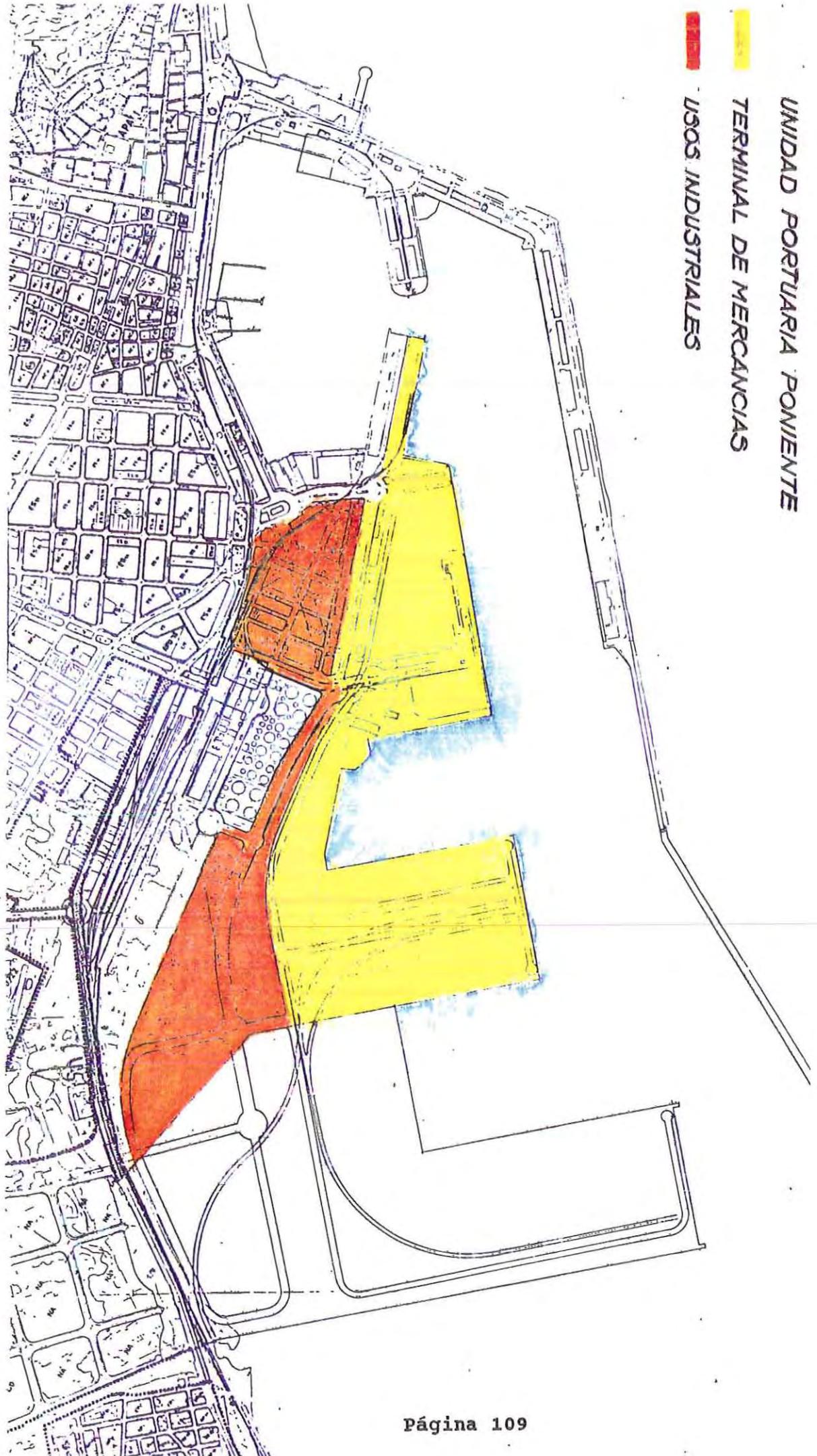
El PDDP estudia detenidamente cuáles son las líneas programáticas que el desarrollo portuario debe seguir si todas las previsiones encuentran cumplimiento.

Por otro lado, el PE contempla una zona en que se concentran los usos terciarios necesarios para el funcionamiento de ambas unidades, que se describen en el epígrafe 2.7.2..

UNIDAD PORTUARIA PONIENTE

TERMINAL DE MERCANCIAS

USOS INDUSTRIALES



## 2.5. EL SERVICIO DE TRANSPORTE LOCAL.

Al objeto de construir unas instalaciones adecuadas en el emplazamiento más idóneo para atender las necesidades que produce el tráfico marítimo de pasajeros que realizan las embarcaciones a destinos próximos (Isla de Tabarca, Santa Pola, excursiones dentro del propio recinto portuario o en sus alrededores inmediatos, etc...), el PE ha dispuesto su traslado hacia el centro de la dársena interior, en la confluencia entre los muelles 1 y 2, en la zona que actualmente ocupa el Real Club de Regatas.

La determinación del emplazamiento exacto de las instalaciones a que nos referimos debe tener en cuenta tres premisas fundamentales: de un lado, el logro de una máxima racionalidad en la organización de los movimientos de las embarcaciones en la dársena interior; de otro, el mantenimiento de un máximo contacto entre estas instalaciones y la ciudad, atendiendo a las características tipológicas de los usuarios; por último, la previsión de disponer de unas instalaciones mínimas que dignifiquen la prestación del Servicio y lo situen en los niveles cualitativos que requiere.

El Servicio de Transporte Local se presta en la actualidad a escasa distancia del punto previsto, casi en el extremo Este de la dársena interior. Este emplazamiento obliga a las embarcaciones a complicadas maniobras, lo que supone un primer inconveniente que ha de ser superado. Por otro lado, es obvio que el nuevo emplazamiento ha de intentar racionalizar al máximo la distribución de usos en la dársena interior, de modo que sea posible obtener el mayor aprovechamiento de la misma para usos náutico-deportivos. El emplazamiento propuesto en el Plan facilita las maniobras necesarias en la dársena interior y libera los márgenes de actividades distintas de las deportivas, permitiendo racionalizar la distribución de las instalaciones náuticas en la lámina de agua.

Por otro lado, la localización que se propone mantiene un íntimo contacto con la Ciudad, característica que el PE reputa básica para optimizar la prestación del servicio, atendiendo a las características tipológicas de los usuarios y a las que reviste el propio tipo de servicio que se presta, que requiere un alto grado de inmediatez al núcleo urbano y, paralelamente, permite prescindir de otros elementos serviciales que caracterizan las Estaciones Marítimas (aparcamientos, dotaciones y servicios). Al tiempo, el hecho de que se proponga ocupar un emplazamiento central constituye un refuerzo a la importancia del propio Servicio, que adquiere una relevancia significativa en tanto que puede constituirse como un hito simbólico de la propia centralidad.

Por último, es preciso poner de relieve que, en la actualidad, el servicio se presta en condiciones de insuficiente calidad. Los pasajeros que utilizan el Servicio deben realizar esperas, en ocasiones largas, sin que haya un solo lugar que les permita cobijarse para librarse del sol estival. Una concepción cualitativamente correcta implica que en la configuración del nuevo Servicio se plantee la posibilidad de disponer de unas taquillas y de una sala de espera en la que pueda instalarse un pequeño establecimiento hostelero de apoyo.

En atención a estos criterios, el PE dispone la reserva de 4.000 metros cuadrados, de los que 800 son actualmente suelo urbano, en la confluencia de los muelles 1 y 2, en los que puedan construirse 130 m<sup>2</sup>, que se destinarán a los usos mencionados.

## 2.6. EL SISTEMA DE ACCESOS.

Contiene este epígrafe una pormenorizada descripción de los accesos previstos a las diferentes instalaciones portuarias desde el viario al que deben estar conectadas.

- La Unidad Portuaria de Levante tiene un único acceso, que discurre por el mismo emplazamiento que el actual, sólo que se amplía hasta alcanzar la Estación Marítima. Delimitan este acceso las dos manzanas edificables, de las que se hablará en el siguiente epígrafe, la verja que delimita las instalaciones portuarias y la zona de espacios libres de Levante, de la que se ha hablado en el epígrafe 2.3.1.

Este acceso, cuya construcción requiere la demolición de varios de los edificios situados en la zona, y que se detallan en el epígrafe 1.2.3., tendrá cuatro carriles, anchura que rebaja en dos la prevista en el Plan inicialmente aprobado, disminución que se solicitaba en el Informe Municipal aprobado por el Pleno de la Corporación en 4-10-1991.

El vial, que enlaza directamente la Unidad Portuaria de Levante con el viario de sistemas generales descrito en el epígrafe 2.2. en su primer tramo y con la Plaza del Mar, se encara a la recién construida báscula del Puerto. Su construcción se prevé en dos fases, la primera de ellas de carácter provisional.

En esta fase, el trazado evitará el edificio Fitosanitario, desviándose, para evitar su demolición, que se exige, sin embargo para el caso del edificio de Prácticos. Sin embargo, cuando se acometa la segunda fase, se

edificios citados para conservar un trazado más rectilíneo.

Desde este acceso principal se prevé la construcción de dos ramales de enlace. Uno, en forma de rotonda, que conecta con el Hotel Meliá, con la manzana de aparcamientos (que dispondrá de otro acceso directo desde el propio Paseo de Conde de Vallellano), con la manzana de servicios dotacionales de Levante y con el aparcamiento situado en la parte trasera de la manzana en que se enclava el edificio de Aduanas, y que termina en fondo de saco.

El otro ramal de enlace, cuya implantación debería ser simultánea o posterior a la ejecución de la segunda fase del vial principal (por más que no es una condición inexcusable para que pueda acometerse) es una raqueta que permitirá la entrada al área de instalaciones de apoyo en tierra a los usos y actividades náutico deportivas de Levante, a una plazuela de estacionamiento (que dará servicio a los movimientos de llegada y salida de pasajeros desde la Estación Terminal de Pasajeros) y al desvío del tráfico de entrada a la zona que se destinará a Paseo (para automóviles) para la que se reservará en el futuro la mitad longitudinal exterior del muelle 14, cuando se pueda liberar este espacio de los usos que hoy tiene asignados. Este último enlace no podrá ser acometido por ahora, por lo que la cancela que divide la zona portuaria de la zona de uso público no restringido continuará en la misma dirección (Este-Oeste) que tiene en su origen, en el espigón Norte de la bocana interior. La cancela de referencia delimita la Zona de Servicio del Puerto y concluye este acceso.

Las acciones descritas se completan con la construcción de diversas isletas verdes y con la demolición del muro mediero del Hotel Meliá, y su sustitución por una valla más transparente y de menor altura, conservando en parte las hiladas de sillería existente.

En la zona peatonal que se crea en el borde de la dársena interior, y que tendrá 15 metros medidos desde el cantil, se construirá una columnata ornamental.

- El Sector de Poniente dispone de dos accesos principales, descritos en el PDDP con las denominaciones de AZP-0 y AZP-1. El primero de ellos conecta al Puerto con las autopistas y autovías de Valencia, Murcia, Cartagena y Madrid, y se sitúa en un punto intermedio del tramo de la Avenida de Elche que se incluye dentro de la ordenación indicativa que contiene el PDDP. Tal previsión es coincidente con la que el PGMO establece y su ejecución corresponde a la Dirección General de Carreteras del MOPT. En el plano iu-5 se grafía la solución proyectada, que provisionalmente tiene el desembarque al Puerto en curva, a fin de que se adapte al terreno actualmente existente. El PE prevé que esta solución pueda ser rectificadada posteriormente, en tanto dicha determinación se escapa al ámbito espacial y competencial de dicho instrumento urbanístico.

Por lo que hace referencia al acceso AZP-1 las previsiones del PE son idénticas a las establecidas en el PDDP, y se basa en el actual trazado de la calle interior del recinto portuario. Este acceso enlaza con el vial del sistema general de que se habla en el epígrafe 2.2. a través de la rotonda que ha de construirse en la zona portuaria que se encuentra frente a la Plaza de Galicia, al Norte del Pabellón de Sanidad.

Esta rotonda permite su conexión con todos los tráficos, independientemente del sentido de marcha que tengan.

El acceso de que se está hablando (AZP1), servirá fundamentalmente para el tráfico ligero, aunque se pavimentará de forma que pueda transitar por el mismo toda clase de vehículos, sea cual sea su tamaño y peso.

Al margen de estos accesos, previstos para las zonas portuarias, el PE incluye otro que conectará la manzana de servicios y las de concesiones, que se construirá una vez se pongan en ejecución las determinaciones del PE que afectan a dichas manzanas. Ello permite presumir que existirán, en el futuro, altas intensidades en los flujos de tráfico en dirección a esta zona.

2.7. SERVICIOS Y USOS TERCIARIOS ASOCIADOS A LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS.

El PE contempla, además del sistema general que constituye el borde Sur de la trama urbana, una serie de manzanas de la zona portuaria que por su uso o por su inmediatez física con la zona urbana, inciden en ella y deben reglamentar sus actuaciones edificatorias.

### 2.7.1. Unidad Portuaria de Levante.

En esta Unidad el PE plantea dos áreas que se destinan a albergar las instalaciones precisas para prestar apoyo en tierra a las actividades náutico-deportivas que se han de desarrollar en aguas de la dársena interior.

La primera de estas áreas, señalada en el PDDP como Sector 1, se sitúa al Este de la dársena, con entrada por los accesos de Levante, y en ella se reserva espacio para aparcamientos, edificios sociales de clubs deportivos, locales comerciales, oficinas, alojamientos temporales, etc..., cuya existencia se considera indispensable para garantizar un correcto nivel funcional de este tipo de instalaciones, que, hoy en día y en el futuro, plantean requerimientos cada vez mayores. Los parámetros que han de regir la edificación en esta zona, que será de tipología abierta, se recogen en las Ordenanzas.

La otra zona que el PE asocia a servicios y usos terciarios, dentro de la Unidad Portuaria de Levante, se sitúa al Oeste de la dársena interior, con entrada por el acceso de Poniente que forma parte del Sector 9 (tramo final de la Avenida del Almirante Guillén Tato). Se han previsto establecer en ella usos de aparcamiento, edificios sociales para clubs deportivos y otros de análoga naturaleza, aprovechando su proximidad con el viejo edificio del Varadero que, en el sector 9 podría remodelarse sirviendo a usos similares, y construyendo los edificios que se precisen para garantizar un nivel dotacional de calidad.

Dentro de esta zona se considera necesario integrar un área técnica que habrá de incluir pequeños astilleros, varaderos y otros usos industriales (talleres) o comerciales, relacionados todos ellos con el suministro, mantenimiento y reparación de las embarcaciones que empleen la dársena interior.

Asimismo, las condiciones que han de regir las construcciones que hayan de realizarse en esta zona se recogen en las Ordenanzas, dentro del Sector 6.

### 2.6.2. Unidad Portuaria de Poniente.

En un área próxima al borde urbano y junto a las instalaciones de CAMPSA, el PE ha previsto una franja de terreno, situada entre el vial interior principal y la nueva carretera de Murcia, destinada a usos industriales y de almacenaje para los concesionarios del Puerto.

En la manzana ocupada por las instalaciones de CAMPSA se concentrarán los usos complementarios que resulten de la aplicación de la Ordenanza correspondiente a las Áreas Industriales, que en su nivel 1º, nivel B, tolera usos comerciales, hosteleros y de oficina en edificio exclusivo, con una edificabilidad máxima de 1'20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, que podría computarse sobre superficie neta.

Aunque el PE inicialmente aprobado señalaba que la edificabilidad asignable a la zona era de 1'50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, correspondiente al nivel 2º, el Informe Municipal contenía la solicitud de disminuir ésta. La Junta del Puerto ha accedido a los deseos municipales y el PE que se presenta a aprobación provisional plantea una reducción de la edificabilidad, que se sitúa en el margen expresado en el anterior párrafo.

El PE propone una ordenación concreta de la zona, en función de la cual se plantean dos parcelas de edificación terciaria (B y C) y una parcela (A), también para usos terciarios en superficie, en la que se admitirá la construcción en semisótano de la Estación Ferroviaria a la que se ha hecho referencia en el párrafo anterior. En las dos primeras parcelas, los semisótanos sólo podrán ser utilizados como aparcamientos. La Estación Ferroviaria de que se habla tiene asignada una superficie de 7.440 m<sup>2</sup>, que será computable a efectos de generación de edificabilidad, asignándosele un coeficiente igual a la de las parcelas B y C, por lo que en la parcela A podrán edificarse 8.928 m<sup>2</sup> más.

El conjunto de la zona que componen ambos sectores, incluida por tanto la Estación del "Tren Lanzadera" y las vías que le corresponden, tiene una superficie bruta de 93.037 m<sup>2</sup>, arrojando una edificabilidad de 92.253 m<sup>2</sup>, por lo que el coeficiente de edificabilidad sobre parcela bruta es inferior a 1'00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

**2.8 ACCIONES CONCRETAS A REALIZAR EN DESARROLLO DE LAS DETERMINACIONES DE ESTE PE: CONSTRUCCIONES, DEMOLICIONES Y CONDICIONES DE CONSERVACIÓN PREVISTAS.**

A fin de sistematizar el contenido de las realizaciones que debe desarrollar el PE en relación con los contenidos de acción relacionados con el enunciado de este epígrafe, se han integrado las mismas en cuatro unidades, algunas de las cuales se componen de más de un Sector, siendo, al tiempo ligeramente diferentes de las enunciadas al comienzo de este capítulo:

- **Accesos de la Unidad de Levante**, que engloba el conjunto de parcelas destinadas a albergar los usos terciarios cuya instalación se prevé en esta Unidad (constituida por el Sector 1 y por una parte del Sector 7).
- **Paseo Marítimo**, que engloba el Servicio de Transporte Local, la reubicación del vial principal Este-Oeste al Norte de su actual trazado y la remodelación de la Avda. Guillén Tato (integrada por los Sectores 8 y 9, y por el resto del Sector 7 no incorporado a la anterior Unidad).
- **Parque Lineal**, que se refiere al suelo ocupado por las actuales instalaciones de RENFE en la Estación de Benalúa.
- **Servicios Terciarios de Poniente**, que incluye la zona, actualmente ocupada por las instalaciones de CAMPSA, en que se situarán las edificaciones de usos terciarios y la Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (identificado como Sectores 2 y 5).

En las siguientes tablas se definirán todas las edificaciones que se prevé demoler en cada una de las áreas en que se ha dividido el PE. Al tiempo, se especifica las edificaciones que

se pretenden construir y se expone el régimen al que quedan sujetos los edificios no incluidos en las anteriores categorías.

ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE		SECTORES PDDP	1 y 7
DEMOLICIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Junta del Puerto.</li> <li>• Edificio de Sanidad.</li> <li>• Edificio de los Prácticos.</li> <li>• Estación Fitosanitaria.</li> <li>• Comisaría de Policía.</li> <li>• Transformadores.</li> <li>• Tinglado 4-1 (antigua Estación Marítima).</li> <li>• Tinglados 6-1, 8-1 y 8-2 (n).</li> </ul>		
CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios terciarios asociados a las instalaciones Náutico-Deportivas (Servicios Terciarios de Levante).</li> </ul>		
CONSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edificio de Aduanas.</li> <li>• Servicio de Explotación (posibilidad de construir dos plantas sobre la actual a fin de alojar en las mismas las dependencias de la Comandancia de Marina).</li> </ul>		
OTRAS PREVISIONES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Hotel Meliá queda fuera de ordenación, debiéndose ser demolido, como máximo, cuando expire el plazo de concesión.</li> </ul>		

PASEO MARÍTIMO		SECTORES PDDP	7, 8 y 9
DEMOLICIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edificio del Real Club de Regatas.</li> </ul>		
CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicio de Transporte Local.</li> </ul>		
CONSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antigua Lonja.</li> <li>• Los otros edificios dotacionales situados en Avda. Guillén Tato y el Varadero pueden ser conservados, remodelados o demolidos para su sustitución según sea su uso.</li> </ul>		

PARQUE LINEAL		SECTOR PDDP	
DEMOLICIÓN	• Tinglados y edificios en Terrenos de RENFE		
CONSERVACIÓN	• La Estación de Benalúa deberá conservarse o remodelarse pudiendo incorporar nuevos usos según necesidades del programa que haya de incorporar.		
CONSTRUCCIÓN	• Servicios terciarios o dotaciones de uso público.*		

SERVICIOS TERCIARIOS DE PONIENTE		SECTOR PDDP	2
DEMOLICIÓN	• Instalaciones de CAMPSA		
CONSTRUCCIÓN	• Servicios terciarios (hostelería, oficinas y comercios en edificio exclusivo). • Estación Ferroviaria para Tren-Lanzandera.		

\* Los edificios que figuran en el plano uo.6, son puramente indicativos y responden a los que se incluyen con igual sentido en la Alegación de Renfe a la aprobación inicial de este P.E.

## 2.9. SUPERFICIES Y EDIFICABILIDAD POR SECTORES.

La tabla que se expone en el presente epígrafe muestra las superficies bruta y neta asignadas a cada sector, la edificabilidad máxima prevista y el coeficiente de aprovechamiento que resulta del cociente entre ésta y aquella, si bien este coeficiente no tiene otro valor que el puramente indicativo, siendo la edificabilidad absoluta el parámetro normativo.

Cabe señalar que sólo en determinados suelos integrados en el PDDP resulta obligatorio consignar las superficies y edificabilidades que se les asignan. Es el caso de los sectores 1, 2, 4, 5, 7, 8 y 9, además de los que corresponden a la zona de dotaciones y servicios de la Estación de Benalúa, a la zona ajardinada (Parque Lineal) y a los Paseos (zonas peatonales) incluidos en esta última área pero no asignables a ninguna de las zonas anteriormente mencionadas. El resto de las construcciones a realizar en el ámbito de la OI-3 (y, en el caso de los terrenos no comprendidos en ésta, pero que se incluyen en el PDDP) no están integrados en el PE, y, por tanto, no están sometidos a tutela urbanística, por lo que las edificaciones que se han previsto no están sometidas a control de las autoridades urbanísticas, sino que, a tenor de lo dispuesto en la Ley de Puertos, su aprobación y construcción competen en exclusiva a los órganos que tienen encomendada la gestión del Puerto, en este caso, la Dirección General de Puertos.

Las superficies que se asignan pueden no ser exactamente correspondientes con las señaladas en el PDDP, generalmente a causa de haber procedido a una delimitación más precisa del trazado de los viales que se incluyen, así como a la señalización de viales interiores en las zonas en que el PE inicialmente aprobado preveía la redacción de Estudios de Detalle. Estas modificaciones afectan al Sector 2 de modo señalado, si bien las variaciones que se experimentan vienen a significar la reducción

de la superficie computable a efectos de edificabilidad y, como consecuencia de ello, la disminución de ésta. No obstante, se

Conserva la asignación de la numeración identificativa a los diferentes sectores que se señalan en el PDDP, añadiendo los correspondientes a las áreas de RENFE que, por no ser de titularidad portuaria, no figuran en este documento como tales sectores.

Todos los datos cuantitativos referidos a la edificabilidad se relacionan en la siguiente tabla, en la cual, las superficies consignadas se remiten a las que disponen dichas zonas dentro de los límites de la OI/3.

AREA	SUPERFICIE BRUTA EN M <sup>2</sup>	SUPERFICIE NETA EN M <sup>2</sup>	EDIFICABILIDAD EN M <sup>2</sup>	COEFICIENTE SOBRE BRUTA
Instalaciones de apoyo en tierra de Levante (Sector 1 PDDP)	26.500	26.500	15.000	0'57 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libre en los Accesos de Levante (Sector 7 PDDP)	47.425	8.370	3.320	0'07 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Servicio de Transporte Local (Sector 8 PDDP)	4.000	800	130	0'04 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo (Sector 9 PDDP)	29.360	6.080,00	3.850	0'14 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Instalaciones de apoyo en tierra de Poniente (Sector 6 PDDP)	30.543	30.543	9.200	0'31 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Manzana de Servicios Terciarios (Sector 2 PDDP)	85.597	61.104	73.325	0'86 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (Sector 5 PDDP)	7.440	7.440	8.928	1'20 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Nuevas Instalaciones Ferroviarias (Sector 4)	91.285	91.285	5.800	0'06 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalúa-Parque Lineal	28.083	28.803	5.800	0'21 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Zona ajardinada-Parque Lineal	16.534		0	0'00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Paseos peatonales y zonas intersticiales-Parque Lineal	9.184		0	0'00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Viales no computados en otros sectores	31.610		0	0'00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
<b>TOTAL REGULADO</b>	<b>407.561</b>		<b>125.353</b>	<b>0'31 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>

La edificabilidad asignada al suelo portuario no se relaciona aquí en virtud de su propia naturaleza legal, que escapa al control de la autoridad urbanística pero, en todo caso, será muy inferior a la que le correspondería de aplicar el coeficiente de edificabilidad asignado a los suelos industriales en las Ordenanzas del PGMO de Alicante.

### 3. ORDENANZAS.

El plano ou-1 de este PE señala las diferentes áreas en que se divide su ámbito en función de la aplicabilidad de las ordenanzas que se especifican en las tablas siguientes. El primer grupo hace referencia a las condiciones generales que se han determinado. El segundo, por su parte, pormenoriza los usos permitidos en cada área de las reseñadas en la páginas 80 a 84 de esta misma Memoria.

Como criterios generales se establecen que los retranqueos se deberán entender medidos sobre la rasante del terreno. Por su parte, se admitirá una ocupación en sótano que alcance el 100% de la parcela, salvo prescripción contraria, que deberá estar especificada. Por último, las edificaciones deberán estar alejadas al menos 15 metros del cantil de los muelles.

El conjunto de los parámetros reseñados en los cuadros de ordenanzas que a continuación se exponen, junto con la descripción de usos permitidos que se contienen en las tablas que se exponen seguidamente a dichos cuadros, constituyen la totalidad de determinaciones reguladoras de la edificación que ha de desarrollarse en ejecución de lo dispuesto en este PE.

Así pues, el otorgamiento de las licencias de edificación deberá hacerse siempre que los proyectos que se presenten cumplan la normativa que establece el PE y las disposiciones establecidas en la LS, no pudiendo ser denegadas por otros criterios que no sean los objetivamente determinados.

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES			
CONCEPTOS	ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE		
	INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA DE LEVANTE	ZONA DE DOTACIONES PORTUARIAS Y ESPACIOS LIBRES EN LOS ACCESOS DE LEVANTE	
		MANZANA 1	MANZANA 2
SUPERFICIE BRUTA	26.500 m <sup>2</sup>	47.425 m <sup>2</sup>	
SUPERFICIE NETA	26.500 m <sup>2</sup>	970 m <sup>2</sup>	7.400 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante	20.000 m <sup>2</sup> 7.500 m <sup>2</sup>	100% existente	
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	18.000 m <sup>2</sup> 15.000 m <sup>2</sup>	3.320 m <sup>2</sup>	7.400 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	0'8 a intradós 7 metros	Máxima existente	0'8 a intradós
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1	PB + 2	Semisótano
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	10 metros 15 metros	Ocupación existente	10 metros 15 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Altura	Existente	Semisótano
USO	Dotacional	Dotacional portuario	Aparcamientos y dependencias
TIPOLOGÍA	Abierta	Homogénea a actual	
PLAZAS APARCAMIENTO APROXIM.	600	40	300
OBSERVACIONES	Requiere un proyecto que contemple la totalidad de la parcela o bien un anteproyecto a que defina unitariamente la disposición volumétrica, si el desarrollo futuro se previera realizar mediante más de un proyecto.	Se permite un aumento en el número de plantas de los edificios existentes hasta alcanzar la altura que tiene el edificio de Aduanas	El acabado de la cubierta del semisótano será equivalente al que se otorga a una plaza pública, en coherencia con el uso a que se destina la misma. El indicado en planos es únicamente indicativo

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENER.		
CONCEPTOS	PASEO MARÍTIMO	
	SERVICIO DE TRANSPORTE LOCAL	DOTACIONES Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS
SUPERFICIE BRUTA	4.000 m <sup>2</sup>	29.360 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	800 m <sup>2</sup>	6.080 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante	130 m <sup>2</sup>	Ocupación existente
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	130 m <sup>2</sup>	3.850 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	3'5 metros	Existente
NÚMERO DE PLANTAS	1	PB + 2
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	15 metros	Ocupación existente
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Altura	Existente
USO	Dotacional portuario	Dotacional Lúdicos y de ocio
TIPOLOGÍA	Aislada	Aislada
PLAZAS APARCAMIENTO APROXIM.		300
OBSERVACIONES	Se podrán construir pérgolas diáfanas para cobijo de los usuarios	Se permite la demolición de todos los edificios existentes salvo la Lonja y su sustitución por otros, no pudiendo superar la edificabilidad del edificio al que sustituyen. En el edificio Madre e Hijo y en el de Jubilados se permitirá una sola altura

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES	
CONCEPTOS	INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA DE PONIENTE
SUPERFICIE BRUTA	30.543 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	30.543 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante	8.600 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	3.700 m <sup>2</sup> 9.200 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	0'8 a intradós 7 metros
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	10 metros 15 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Su altura
USO	Dotacional y comercial de apoyo a las instalaciones náutico-deportivas. Talleres de Servicios Técnicos. Hosteleros, excluidos alojamientos. Sedes sociales para clubs.
TIPOLOGÍA	Aislada
PLAZAS APARCAMIENTO APROXIM.	120
OBSERVACIONES	De la ocupación resguardada, 600 m <sup>2</sup> corresponden a sedes sociales y 8.000 al resto de usos previstos.

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES		
CONCEPTOS	ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE	
	MANZANA DE SERVICIOS TERCARIOS <sup>¶</sup>	INSTALACIONES FERROVIARIAS
SUPERFICIE BRUTA	93.037 m <sup>2</sup>	91.825 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	68.544 m <sup>2</sup>	91.825 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante	100% 60%	Libre 5.800 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	100% <sup>¶¶</sup> 1'20 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	Libre 0'07 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	0'8 a intradós 14'5 metros	0'8 a intradós 7 metros
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 3 <sup>¶¶¶</sup>	PB
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	10 metros	10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Altura	Altura
USO	Dotacional y servicios terciarios	Dotacional ferroviario
TIPOLOGÍA	Abierta	Abierta
PLAZAS APARCAMIENTO APROXIM.	1'5 por 100 m <sup>2</sup> cons.	300 en superficie
OBSERVACIONES	<p>Requiere un proyecto que contemple la totalidad de la parcela o un anteproyecto unitario en el caso de preverse su desarrollo mediante proyectos sucesivos.</p> <p>En la manzana A se ubicará la Estación para Tren Lanzadera.</p> <p>En el borde perimetral se procederá a la creación de una zona ajardinada que sirva como medida de corrección ambiental</p>	

<sup>¶</sup> En la superficie que se menciona se consideran las manzanas A (22.568 m<sup>2</sup>), B (6.320 m<sup>2</sup>) y C (39.656 m<sup>2</sup>), que una vez sumadas arrojan el total que se ofrece. En la manzana A se incluye la Estación para el Tren Lanzadera.

<sup>¶¶</sup> El 100% se entenderá una vez descontados los 5 metros periféricos que se señalan en el plano destinados a medidas correctoras de protección medioambiental.

<sup>¶¶¶</sup> En esta zona se admitirá la posibilidad de construir una planta baja diáfana. En caso de acogerse a la misma se podrá construir una planta más.

ORDENANZAS APLICABLES. PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES		
CONCEPTOS	PARQUE LINEAL	
	ZONA AJARDINADA	SERVICIOS TERCIARIOS Y DOTACIONALES DE LA ESTACIÓN DE BENALÚA
	PASEOS PEATONALES	
SUPERFICIE NETA	25.718 m <sup>2</sup>	28.083 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE BRUTA	25.718 m <sup>2</sup>	28.083 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante		5.800 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante		50x 1'00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante		0'8 a intradós 7 metros
NÚMERO DE PLANTAS		PB + 1
RETRANQUEOS A linderos A cantiles		10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS		Altura
USO	Zona ajardinada. Uso público	Dotacional y servicios terciarios
TIPOLOGÍA		Abierta
PLAZAS APARCAMIENTO APROXIM.		300
OBSERVACIONES	Se habrá de señalar un vial peatonal de separación entre la zona verde y la de servicios y dotaciones de la Estación de Benalúa	El edificio de la Estación de Benalúa será conservado y/o restaurado, pudiendo cambiar su uso a uno de los que se integren entre los permitidos en este área.

USOS PERMITIDOS
ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE
<b>Instalaciones de apoyo en tierra de Levante (Sector 1 PDDP)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano con un mínimo de 600 plazas de nueva construcción. Opcionales en superficie.</li> <li>• ARTESANÍA. Se permiten actividades de los siguientes tipos: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Talleres domésticos o de explotación familiar sin carácter industrial y siempre que estén vinculados a la planta baja. Podrán tener servicio al público.</li> <li>- Talleres de artesanía.</li> </ul> </li> <li>• HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos.</li> <li>• COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compra-venta al por menor.</li> <li>• OFICINAS. Incluidos en este uso aquellos donde predominen las actividades administrativas o burocráticas de carácter público o privado, vinculadas a la actividad comercial autorizada.</li> <li>• ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> <li>• DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, etc...</li> <li>• 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 Clubs sociales para las Sociedades Deportivas. Locales para la instalación de Escuelas Náuticas, incluyendo dependencias federativas.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE
<b>Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libres en los Accesos de Levante (Sector 7 PDDP, Manzana 1)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. En superficie.</li> <li>• DOTACIONALES LIGADOS A LA ACTIVIDAD PORTUARIA. Servicios y dependencias destinados a ubicar centros de gestión y control de las actividades portuarias.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE
<b>Espacios Libres y Equipamientos Administrativos y Dotacionales de Levante (Sector 7 PDDP, Manzana 2)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano, con un mínimo de 400 plazas de nueva construcción.</li> <li>• ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS. En la cubierta del semisótano y en el resto del suelo que compone dicha manzana.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
PASEO MARÍTIMO.
<b>Servicio de Transporte Local (Sector 8 PDDP).</b>
• DOTACIONALES. Pérgolas diáfanos para cobijo de usuarios del Servicio y transeúntes.
• HOSTELEROS. Establecimientos ligados a las dependencias destinadas a la venta de billetes.
• COMERCIALES Y/O DOTACIONALES LIGADOS A LA ACTIVIDAD PORTUARIA. Dependencias para la venta de billetes para las embarcaciones relacionadas con el Servicio de Transporte Local.

USOS PERMITIDOS
PASEO MARÍTIMO.
<b>Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo (Sector 9 PDDP).</b>
• DOTACIONALES. Dotaciones de uso público, estén o no ligadas al uso portuario.
• LUDICOS Y DE OCIO. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.

USOS PERMITIDOS
INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA EN PONIENTE
<b>Instalaciones de apoyo en tierra de Poniente (Sector 6 PDDP).</b>
• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano con 300 plazas aproximadamente, de nueva construcción. Opcionales en superficie.
• HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos salvo el de alojamiento.
• COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compra-venta al por menor. Deberán ser exclusivamente destinados al suministro de las embarcaciones.
• TALLERES. Se permiten todas aquellos talleres e industrias cuya actividad esté relacionada con la reparación y el mantenimiento de embarcaciones deportivas.
• 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 Clubs sociales para las Sociedades Deportivas.

USOS PERMITIDOS
ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE
Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalúa - Parque Lineal
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano, con un mínimo de 200 plazas. Opcionales en superficie.</li> <li>• DOTACIONALES. Dotaciones de uso público.</li> <li>• HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos excepto alojamiento.</li> <li>• COMERCIAL. Se permiten comercios y almacenes al por mayor y al por menor de venta al público aislados o en agrupaciones.</li> <li>• DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, así como otras instalaciones deportivas.</li> <li>• ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE
Manzana de Servicios Terciarios (Sector 2 PDDP) - Estación para Tren Lanzadera (Sector 5 PDDP).
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano, con 1'5 plazas/100 m<sup>2</sup> de edificación aproximadamente. Opcionales en superficie.</li> <li>• HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos.</li> <li>• COMERCIAL. Se permiten comercios y almacenes al por mayor y al por menor de venta al público aislados o en agrupaciones.</li> <li>• EXPOSICIONES Y FERIAS. Exposiciones y ferias cualquiera que sea la superficie que requieran.</li> <li>• ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> <li>• DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, así como otras instalaciones deportivas.</li> <li>• OFICINAS. Dependencias de propiedad o uso público o privado y ligadas o no a la actividad portuarias en que se desarrollen preferentemente actividades administrativas o de gestión.</li> <li>• DOTACIONAL DE TRANSPORTES. Instalaciones destinadas a instalaciones ferroviarias para el Tren Lanzadera.</li> <li>• DOTACIONAL DE TELECOMUNICACIONES. Instalaciones que albergan centros dedicados a las telecomunicaciones.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE
Instalaciones Ferroviarias (Sector 4 PDDP)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en superficie con un mínimo de 200 plazas.</li> <li>• DOTACIONAL DE TRANSPORTES. Instalaciones destinadas a instalaciones ferroviarias.</li> </ul>

#### 4. PLAN DE ETAPAS.

La ejecución del presente PE, se prevé sea realizada en una sola etapa de 6 años de duración.

Al ser un lapso de tiempo suficientemente prolongado, cabe establecer una jerarquización cronológica para las actuaciones que se prevén. La que se relaciona a continuación, aunque tenga carácter indicativo y deba ser refrendada por la Junta de Compensación, es la que se plantea dentro de este PE como más razonable para su ejecución:

Nº	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN
1	Construcción del acceso AZP1 hasta alcanzar la nueva puerta de acceso a la Zona de Servicio del Puerto (control aduanero)
2	Construcción del acceso AZL hasta alcanzar la nueva puerta de acceso a la Zona de Servicio del Puerto (control aduanero)
3	Urbanización de las áreas situadas en el AZL
4	Desvío de la Carretera en la zona recayente al Sector 9
5	Traslado de la Estación de Ferrocarril de Benalúa a su nuevo emplazamiento en el Sector 4
6	Desvío de la Carretera de Murcia en la zona situada junto a la Estación de Benalúa y su playa de vías
7	Traslado del Club de Regatas y urbanización del Sector 6
8	Construcción del Paseo Marítimo en su totalidad y de las instalaciones del Servicio de Tráfico Local
9	Urbanización del Paseo Peatonal, de las zonas intersticiales y de la zona ajardinada que se emplazan en parte de los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias de Benalúa
10	Traslado de las instalaciones de CAMPSA
8	Urbanización de los Sectores 2 y 5

## 5. PROGRAMA ECONÓMICO-FINANCIERO.

En cumplimiento de lo dispuesto en el RP, se aborda en este capítulo la exposición del Programa Económico-Financiero del PE.

En primer lugar, parece preciso describir las obras que es preciso realizar en cada una de las tres áreas de desarrollo en que se se ha subdividido este PE, indicando los conceptos que son de aplicación en cada una de ellas y el importe a que ascienden. Dichas áreas corresponden a la de Levante (Sectores 1 y 7), Paseo Marítimo (Sectores 8 y 9) y Poniente (Sectores 2, 4, 5 y 6, además de las tres que se localizan en el emplazamiento que ocupan las actuales instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa).

<b>ZONA A (Muelle de Levante)</b>	
<b>CONCEPTO</b>	<b>IMPORTE</b>
Demolición de cubiertas	12.671.120
Demolición de cerchas	51.168.810
Demolición de fábricas	53.988.396
Demolición de soleras	27.321.525
Transportes al vertedero	11.429.418
<b>DEMOLICIONES</b>	<b>156.579.269</b>
Bordillo	6.676.000
Rellenos de zavorra	45.045.000
Pavimento de aceras	28.213.050
Solera	19.050.000
Isletas verdes	2.958.360
Pavimento para tráfico pesado	25.440.000
Partida señalización	3.000.000
Instalaciones semafóricas	1.400.000
<b>INFRAESTRUCTURA VIARIA</b>	<b>131.782.410</b>
Tubería de fibrocemento agua potable	7.011.000
Excavación en zanjas agua potable	1.200.000
<b>SUMINISTRO DE AGUA POTABLE</b>	<b>8.211.000</b>
Tubería de riego	1.000.000
Tubería de saneamiento	7.671.000
Pozo de registro saneamiento	1.200.000
Excavación en zanja saneamiento	3.600.000
<b>RIEGOS Y SANEAMIENTO</b>	<b>13.471.000</b>
Línea de A.T. enterrada	20.000.000
Equipos de transformación	50.000.000
Excavación en zanjas línea A.T.	1.200.000
<b>SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA</b>	<b>71.200.000</b>
Farola bola antivandálica	5.500.000
Farola doble báculo	6.000.000
Basamento de hormigón para farolas	1.500.000
Línea repartidora para farolas	5.000.000
<b>ALUMBRADO</b>	<b>18.000.000</b>
Tubería polietileno telefonía	3.000.000
Excavación en zanjas telefonía	1.200.000
Arquetas telefonía	1.000.000
<b>TELEFONÍA</b>	<b>5.200.000</b>
Papeleras	500.000
Bancos	2.000.000
<b>ORNAMENTACIÓN</b>	<b>2.500.000</b>
<b>TOTAL DE LA ZONA A</b>	<b>406.943.679</b>

ZONA B (Paseo Marítimo)	
CONCEPTO	IMPORTE
Demolición de estructuras	11.700.000
Demolición de fábricas	18.587.296
Demolición de muros	500.100
Demolición de calzadas	12.300.600
Transporte vertedero	3.237.868
DEMOLICIONES	46.325.864
Pavimento tráfico pesado	40.800.000
Repavimentación aparcamientos	4.500.000
Bordillo	3.338.000
Pavimento de aceras	3.095.290
Solera	2.090.000
Isletas verdes de césped	1.080.000
INFRAESTRUCTURA VIARIA	54.903.290
Tubería de saneamiento	2.301.300
Excavación en zanjas	900.000
RIEGOS Y SANEAMIENTO	3.201.300
Línea de A.T. enterrada	13.000.000
Excavación zanjas	1.500.000
Equipos de transformación	35.000.000
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	49.500.000
Farola doble báculo	6.000.000
Farola bola antivandálica	2.000.000
Líneas eléctricas farolas	7.500.000
ALUMBRADO	15.500.000
Papeleras	283.186
Bancos	424.779
ORNAMENTACION	707.965
<b>TOTAL DE LA ZONA B</b>	<b>170.138.419</b>

<b>ZONA C (Zona de Poniente)</b>	
<b>CONCEPTO</b>	<b>IMPORTE</b>
Demolición fábricas	34.644.960
Demolición estructuras	9.450.000
Transporte vertedero	3.487.680
Desmontaje vías	42.000.000
<b>DEMOLICIONES</b>	<b>89.582.640</b>
Bordillo	6.676.000
Pavimentación aceras	14.217.600
Soleras aceras	9.600.000
Pavimento tráfico pesado	57.600.000
Instalaciones semafóricas	3.000.000
Señalización de tráfico	2.000.000
<b>INFRAESTRUCTURA VIARIA</b>	<b>93.093.600</b>
Tubería de fibrocemento agua potable	18.850.000
Excavación en zanjas agua potable	3.898.000
<b>SUMINISTRO DE AGUA POTABLE</b>	<b>22.748.000</b>
Tubería saneamiento	30.684.000
Excavación zanjas	12.000.000
Pozo de registro	8.400.000
<b>RIEGOS Y SANEAMIENTO</b>	<b>51.084.000</b>
Línea A.T.	30.000.000
Zanjas	3.600.000
Equipos transformación	70.000.000
<b>SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA</b>	<b>103.600.000</b>
Farolas doble báculo	7.500.000
Líneas eléctricas farolas	6.000.000
<b>ALUMBRADO</b>	<b>13.500.000</b>
Conducciones telefónicas	3.000.000
Excavación zanjas telefonía	3.000.000
Arqueta telefonía	1.000.000
<b>TELEFONÍA</b>	<b>7.000.000</b>
Traslado de vías	275.000.000
<b>INSTALAC. FERROVIARIAS</b>	<b>275.000.000</b>
Jardinería	161.450.000
<b>ORNAMENTACIÓN</b>	<b>161.450.000</b>
<b>TOTAL DE LA ZONA C</b>	<b>817.058.240</b>

<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1.394.140.338</b>
----------------------	----------------------

Por último, se relacionan en cada caso los agentes a quienes corresponde hacer frente a dichos gastos. A este objeto, se han elaborado tres tablas, en las que se especifican las cantidades que corresponden a la ejecución de las tres áreas de desarrollo del PE a que antes se ha hecho referencia, y que vienen delimitados en el plano ou-1.

ZONA A (Muelle de Levante)			
CONCEPTO	IMPORTE	JUNTA COMP.	ADMINISTRACIONES PERIFERICAS
DEMOLICIONES	156.579.269	156.579.269	
INFRAESTRUCTURA VIARIA	131.782.410	100.476.469	31.305.941
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE	8.211.000	8.211.000	
RIEGOS Y SANEAMIENTO	13.471.000	9.947.943	3.523.057
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	71.200.000	66.171.500	5.028.500
ALUMBRADO	18.000.000	5.287.500	12.712.500
TELEFONÍA	5.200.000	5.200.000	
ORNAMENTACIÓN	2.500.000	0	2.500.000
<b>TOTAL DE LA ZONA A</b>	<b>406.943.679</b>	<b>351.873.681</b>	<b>55.069.998</b>

ZONA B (Paseo Marítimo)			
CONCEPTO	IMPORTE	JUNTA COMP.	ADMINISTRACIONES PERIFERICAS
DEMOLICIONES	46.325.864	46.325.864	
INFRAESTRUCTURA VIARIA	54.903.290	38.457.811	16.445.479
RIEGOS Y SANEAMIENTO	3.201.300	2.296.933	904.367
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	49.500.000	46.004.063	3.495.937
ALUMBRADO	15.500.000	4.553.125	10.946.875
ORNAMENTACIÓN	707.965	0	707.965
<b>TOTAL DE LA ZONA B</b>	<b>170.138.419</b>	<b>137.637.796</b>	<b>32.500.623</b>

ZONA C (Zona de Poniente)			
CONCEPTO	IMPORTE	JUNTA COMP.	ADMINISTRACIONES PERIFERICAS
DEMOLICIONES	89.582.640	30.257.640	59.325.000
INFRAESTRUCTURA VIARIA	93.093.600	68.207.158	24.886.442
SUMINISTRO AGUA POTABLE	22.748.000	22.748.000	
RIEGOS Y SANEAMIENTO	51.084.000	36.652.770	14.431.230
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	103.600.000	96.283.250	7.316.750
ALUMBRADO	13.500.000	3.965.625	9.534.375
TELEFONÍA	7.000.000	7.000.000	
ORNAMENTACION	161.450.000		161.450.000
INSTALAC. FERROVIARIAS	275.000.000	275.000.000	
<b>TOTAL DE LA ZONA C</b>	<b>817.058.240</b>	<b>540.114.443</b>	<b>276.943.797</b>

<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1.394.140.338</b>	<b>1.029.625.920</b>	<b>364.514.418</b>
----------------------	----------------------	----------------------	--------------------

Es obvio que las cantidades consignadas no suponen desembolsos en modo alguno inasumibles para las entidades y organismos afectados. Si, para simplificar, se asigna una división porcentual de la cantidad que corresponde a la Junta de Compensación, en función de la cual la Junta del Puerto está comprometida en un 92'8% de las obligaciones emanadas de las previsiones de este PE (correspondiendo el restante 7'2% a RENFE, que vería así incrementada la previsión que le corresponde según las precedentes tablas), la cantidad a que debe responder es de alrededor de 930 millones, lo que implica, si se tiene en cuenta que el Plan de Etapas señala que la ejecución se hará en una sola etapa de 6 años, una inversión anual que promedia poco más de 140 millones, cantidad perfectamente asumible para las posibilidades financieras del Puerto. Otro tanto ocurre con el resto de organismos intervinientes en la financiación.

## 6. SISTEMA DE ACTUACIÓN.

El sistema previsto para el desarrollo de este PE es el de compensación, con arreglo a lo dispuesto en el art. 126 y sigs. de la LS y 166 y sigs. del Reglamento de Gestión.

**ANEXO I**

- CRITERIOS PARA LA REDACCION DE P.E. QUE DESARROLLEN  
AMBITOS DE OPERACIONES INTEGRADAS.
  
- OI/3 PUERTO.
  
- FOTOCOPIAS REDUCIDAS HOJAS DE LOS PLANOS DEL PGMO QUE  
COMPRENDE EL AMBITO DE LA OI/3.
  
- OI/2 RENFE.
  
- NORMAS URBANISTICAS PGMO. Art. 104 (Ver punto 4).



## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

## 7. CRITERIOS PARA LA REDACCION DE LOS PLANES ESPECIALES QUE DESARROLLEN AMBITOS DE OPERACIONES INTEGRADAS.

Las Operaciones Integradas son actuaciones de reordenación motivadas por la propuesta de implantación o modificación de uno o varios sistemas generales de distinta índole (instalaciones de transporte, servicios urbanos, espacios libres), de manera que bien se acumulan más de uno de estos sistemas, bien parte del suelo se destina a otros usos, por lo que la actuación reviste niveles de complejidad que no permiten, generalmente, asimilarla al contenido de un PERI, ni de un Plan Especial para el desarrollo de las infraestructuras básicas, debido a que en algunos casos se opera sobre suelos con distinta clasificación, en otros se necesita clasificar o reclasificar suelos o porciones sobrantes, etc.

Así pues, como característica básica de estas Operaciones Integradas, puede establecerse que pretenden la implantación de sistemas generales teniendo muy presente su integración en un medio urbano, lo que necesariamente lleva a armonizar, en un mismo plano jerárquico, la funcionalidad y la ordenación.

Los ámbitos de estas Operaciones Integradas se representan en el Plano de Clasificación de Suelo con la Clave OI, seguida de un número de identificación, y son los siguientes:

OI/1	Cementerio
OI/2	RENFE
OI/3	Puerto
OI/4	Fábrica de Tabacos-Campoamor
OI/5	Cornisa del Barrio de San Antón
OI/6	FEVE
OI/7	Litoral

A continuación se establecen los criterios generales para el desarrollo de los Planes Especiales (que formalmente pueden incluirse entre los referidos en el apdo. g del artículo 76.2 del Reglamento de Planeamiento) que habrán de ordenar los ámbitos citados.



## 1. IDENTIFICACION Y CARACTERIZACION

El objetivo principal de esta actuación es compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del Puerto con su emplazamiento en una situación urbana estratégica y con el propio funcionamiento del resto de actividades urbanas. Ello requiere el establecimiento de una serie de usos y la ordenación general del conjunto, de manera que se permita la actividad portuaria pero sin olvidar que constituye un área más, peculiar e importante, de la Ciudad.

La consecución de este objetivo requiere una coincidencia de voluntades entre Ayuntamiento y Puerto, que habrá de plasmarse en el correspondiente instrumento de ordenación, que contemple todas las actuaciones necesarias de edificación y uso del suelo a realizar en la zona portuaria, y que represente un soporte técnico y legal para el sometimiento de todas ellas a la preceptiva licencia municipal.

No se trata, por tanto, de disminuir la funcionalidad ni futuras expansiones del Puerto, sino de garantizar que éstas se enmarcarán en un contexto urbano, teniendo en cuenta que dicha instalación se encuentra en parte central de la Ciudad y ocupando buena parte de su fachada al mar.

## 2. CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

-La ejecución de esta Operación Integrada se llevará a cabo mediante un Plan Especial a redactar por iniciativa de la Junta del Puerto durante el Primer Cuatrienio.

-Las actuaciones a contemplar en dicho Plan Especial serán, básicamente:

a) Ampliación de la Estación de Ferrocarril de Benalúa para destinarla a Terminal de Mercancías.



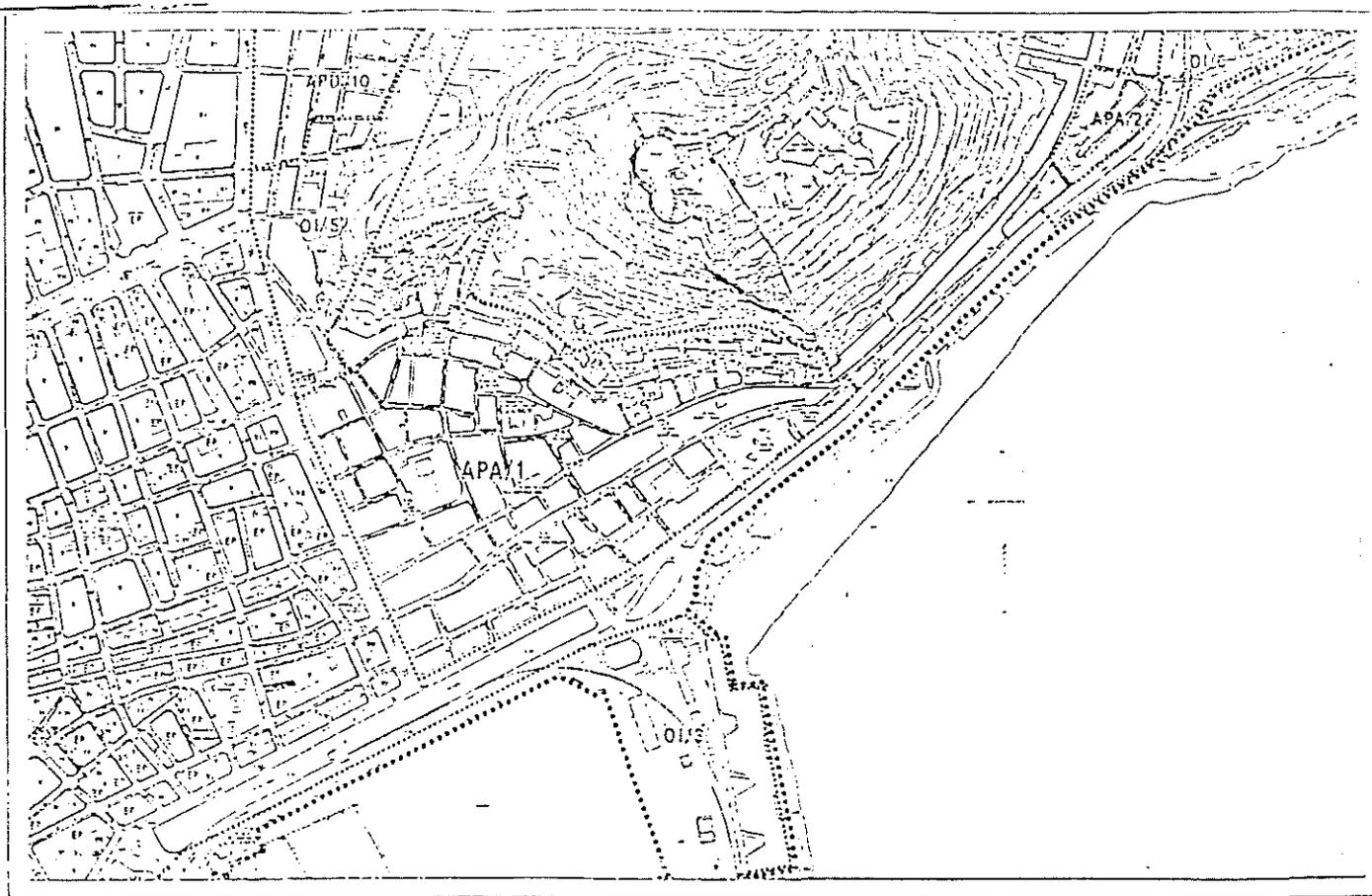
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

b) En las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Areas Industriales reguladas en el Plan General.

c) El resto de suelo comprendido en la zona portuaria y en su expansión prevista, se destinará a actividades portuarias propiamente dichas; en la ordenación de este suelo se distinguirán los distintos ámbitos destinados a Estación Marítima, Puerto Deportivo y Puerto Comercial.

d) Se reordenará la zona de borde Norte del Puerto, trasladando hacia el interior de la zona portuaria la actual Carretera de Murcia, previendo una zona ajardinada de transición entre ésta y el borde urbano.

e) Como accesos quedarán los dos existentes, en los que se restringirá el tráfico pesado, así como la prolongación del Acceso Suroeste, que será a distinto nivel y se destinará a tráfico pesado.



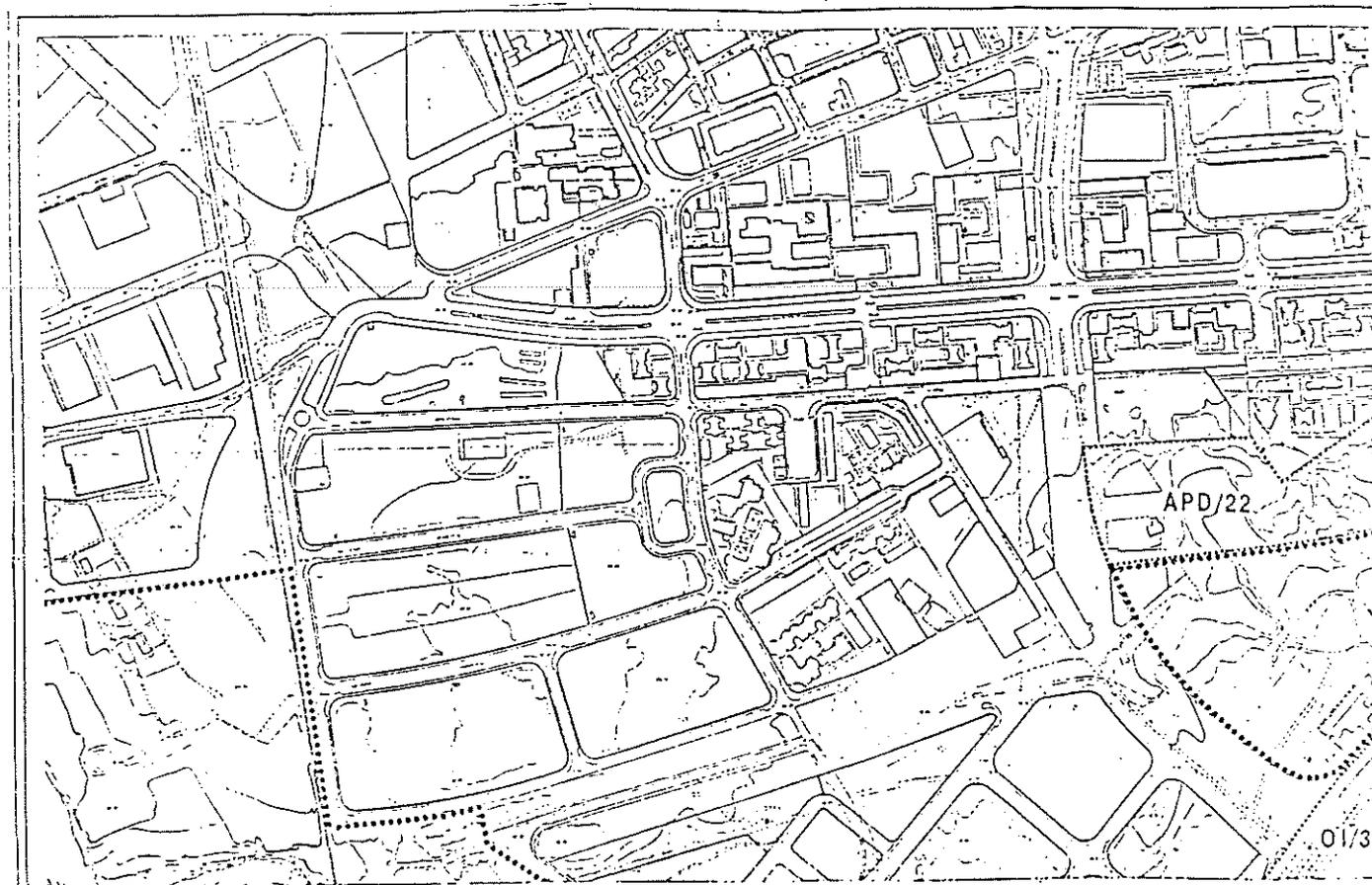
LEYENDA

LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTRIBO	ALTO DE CAL. DEL PAL. 12
SUELO OPERACIONES	DE PAL.	Nº DE PLANTAS 15
		EDIFICIO PROHIBIDO 15'

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE  
 ESCALA: 1:5000  
 FECHA: 1980  
 OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE

SUELO URBANO 3  
 ALINEACIONES  
 EXCMO. AYUNTAMIENTO ALICANTE  
 OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



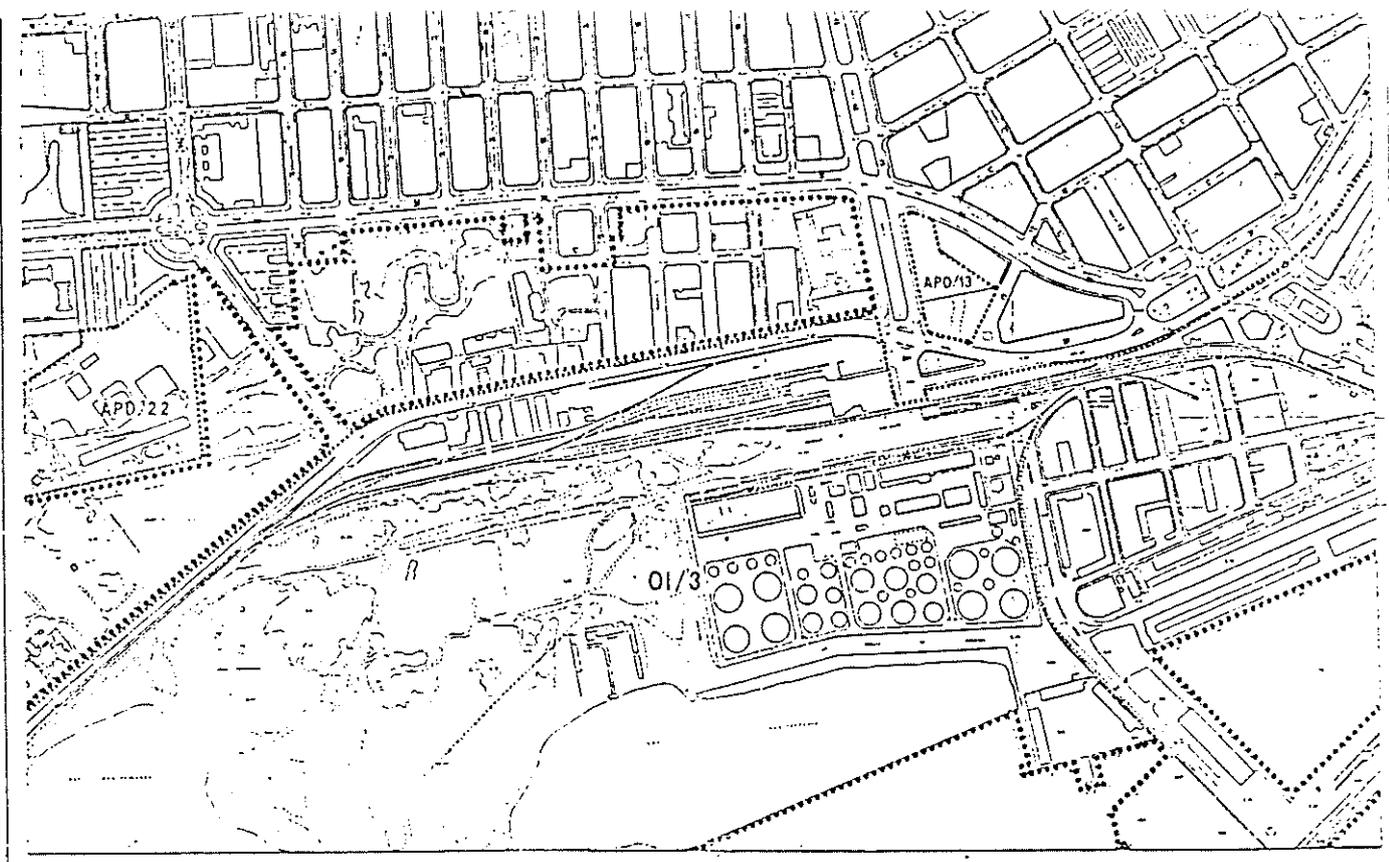
LEYENDA

LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTRIBO	ALTO DE CAL. DEL PAL. 12
SUELO OPERACIONES	DE PAL.	Nº DE PLANTAS 15
		EDIFICIO PROHIBIDO 15'

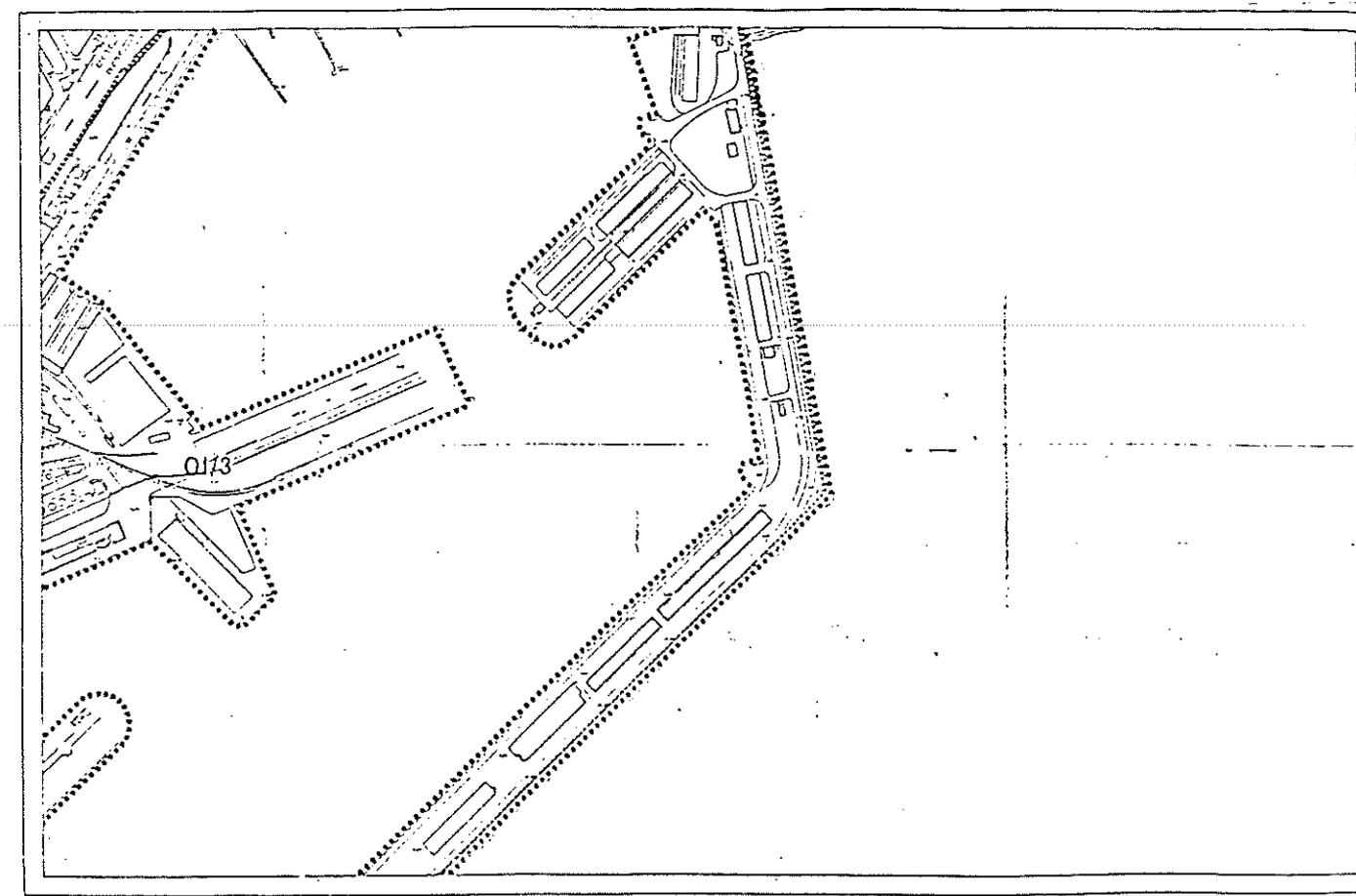
PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE  
 ESCALA: 1:5000  
 FECHA: 1980  
 OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE

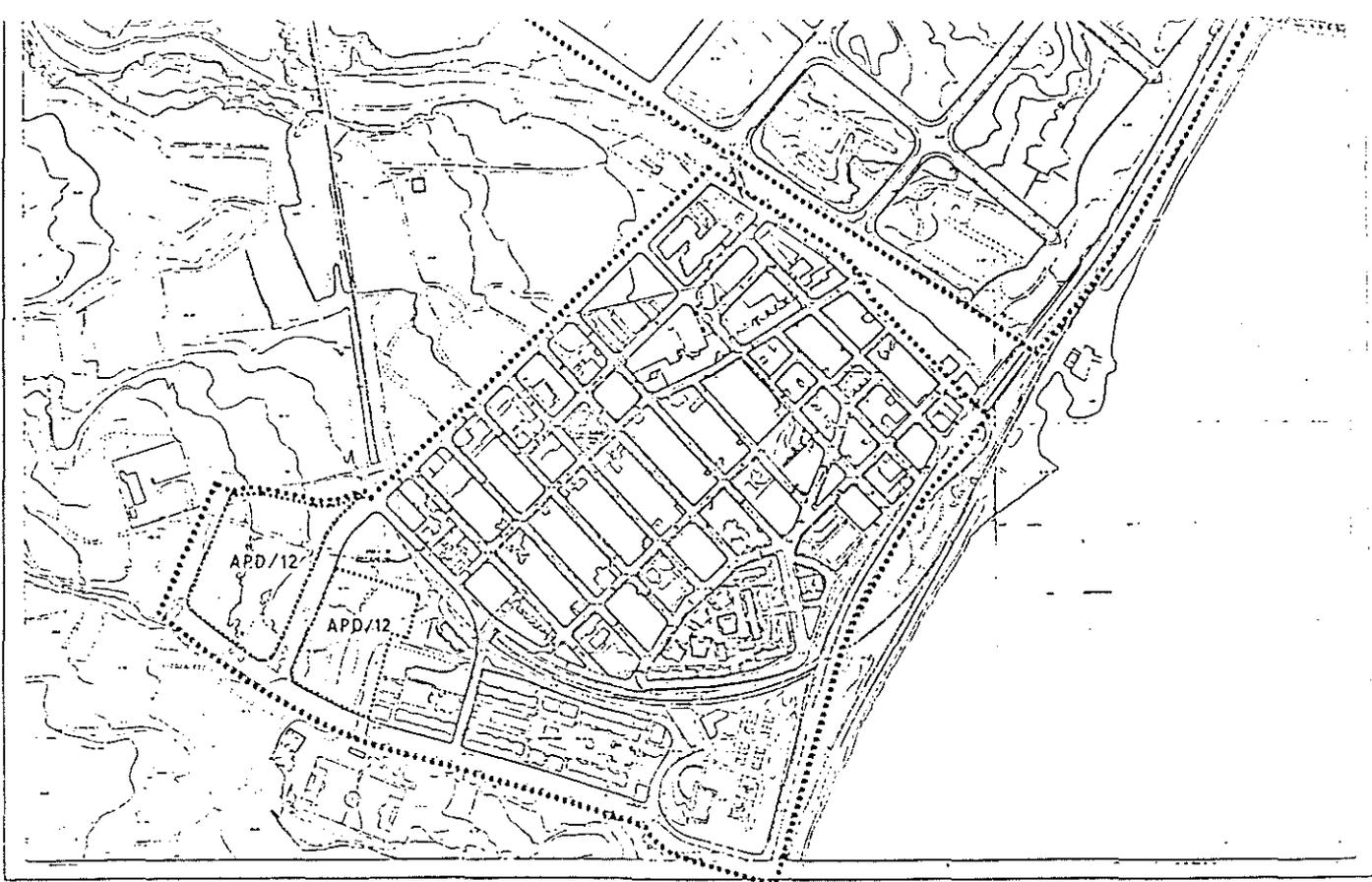
SUELO URBANO 3  
 ALINEACIONES  
 EXCMO. AYUNTAMIENTO ALICANTE  
 OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



<b>LEYENDA</b>				<b>PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE</b> SUELO URBANO ALINEACIONES <b>3</b> EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL
<b>LIMITES</b> SUELO URBANO ***** SUELOS OPERACIONES *****	<b>ALINEACIONES</b> SISTEMA ——— DE VIAL ———	<b>REGULACION ALTURAS</b> MEDIO OFICIAL DE PAL. 12 DE PALASIVAS IV EDIFICIO PROHIBIDO EP		

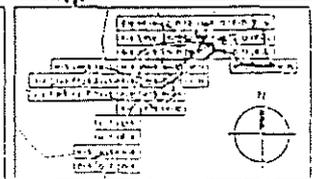


<b>LEYENDA</b>				<b>PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE</b> SUELO URBANO ALINEACIONES <b>3</b> EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL
<b>LIMITES</b> SUELO URBANO ***** SUELOS OPERACIONES *****	<b>ALINEACIONES</b> SISTEMA ——— DE VIAL ———	<b>REGULACION ALTURAS</b> MEDIO OFICIAL DE PAL. 12 DE PALASIVAS IV EDIFICIO PROHIBIDO EP		



**LEYENDA**

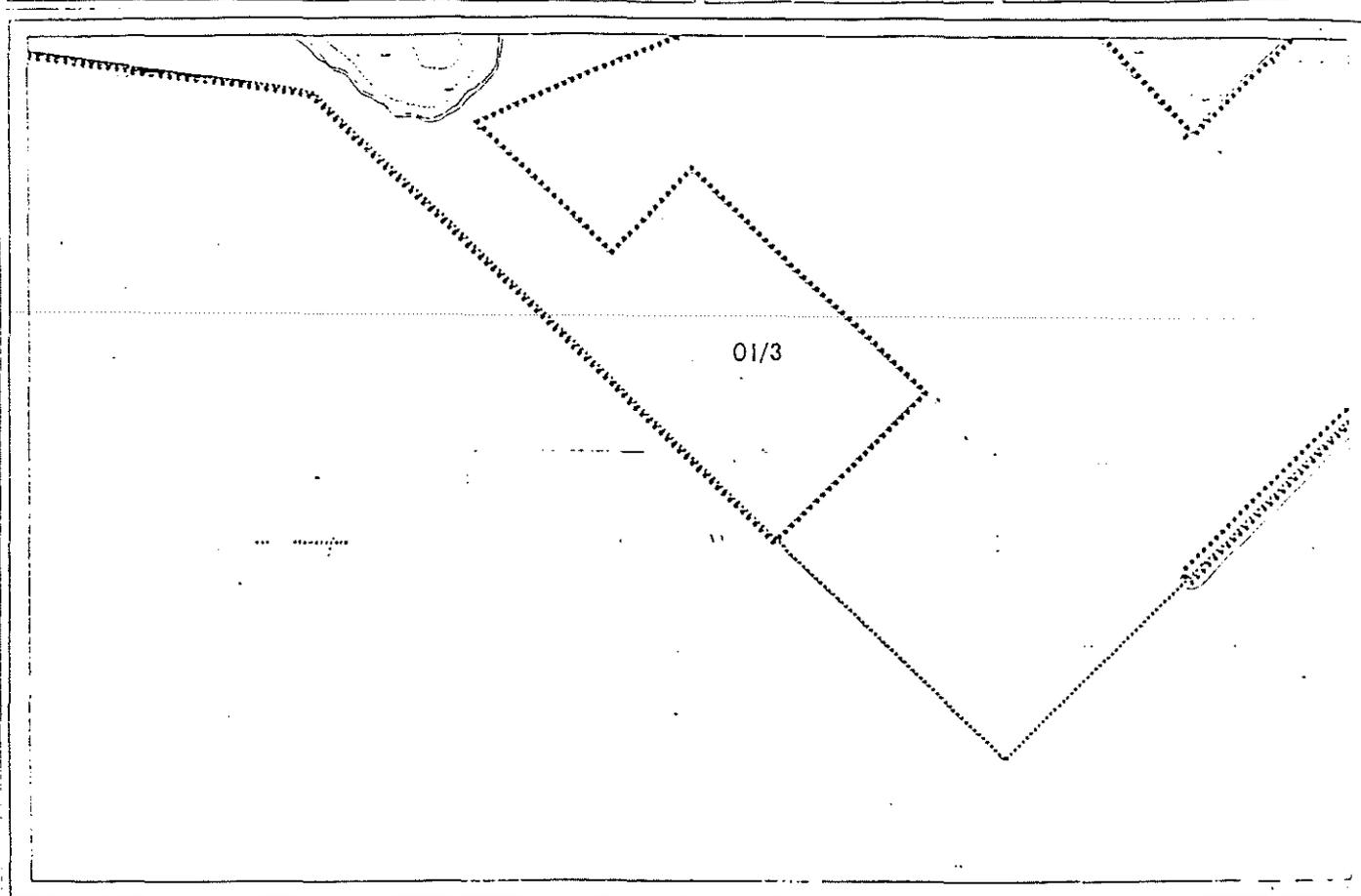
LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTERNO	LIMITE OFICIAL DEL P.M. 12
AREAS OPERACIONES	DE P.M.	OP. PLANES 14
		EDIFICIO PROTEGIDO EP



**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE**

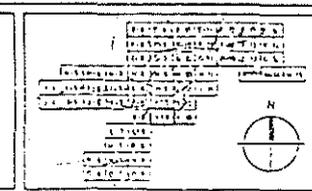
SUELO URBANO ALINEACIONES 3

EXCMO. AYUNTAMIENTO ALICANTE  
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



**LEYENDA**

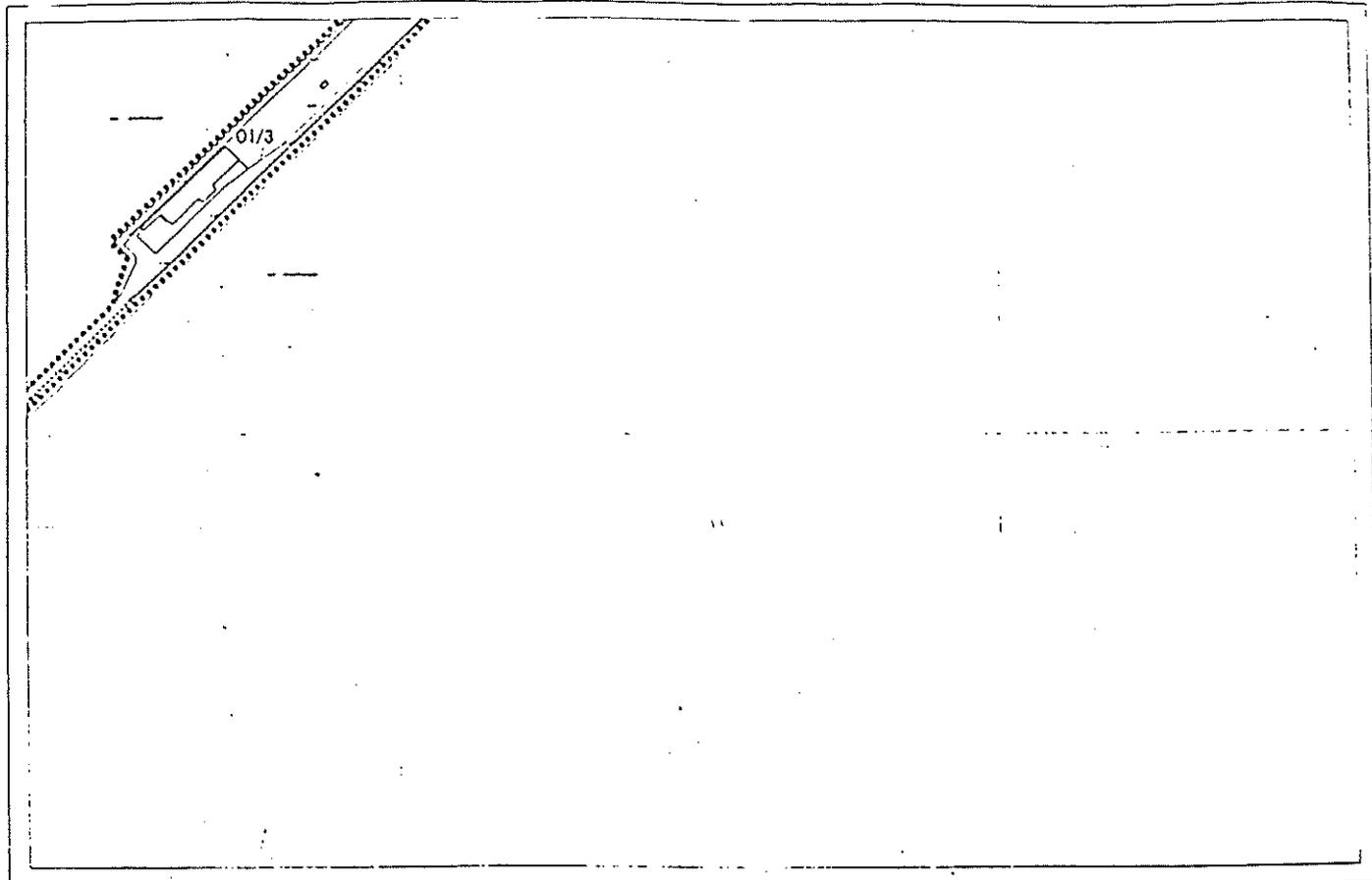
LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTERNO	LIMITE OFICIAL DEL P.M. 12
AREAS OPERACIONES	DE P.M.	OP. PLANES 14
		EDIFICIO PROTEGIDO EP



**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE**

SUELO URBANO ALINEACIONES 3

EXCMO. AYUNTAMIENTO ALICANTE  
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



**LEYENDA**

LIMTES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	INTERIOR	ALICANTE OFICIAL DEL P.A. II
ANEXOS Y OPERACIONES	DE P.A.	DE P.A. PLANES IV
		EXEMPLES PROHIBIDOS EP

INSTITUCION DE CREDITO  
 BANCO DE ALICANTE  
 OFICINA DE CREDITO  
 ALICANTE

**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE**

PLAN 1964	SUELO URBANO ALINEACIONES	3
EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL		



## 1. IDENTIFICACION Y CARACTERIZACION

Se pretende con esta actuación compatibilizar las instalaciones ferroviarias en sus penetraciones a la Ciudad con la ordenación urbana y ornato de la misma, paliando en lo posible la rotura de la trama, no sólo física sino funcional, que hoy representa el acceso de la línea Madrid-Alicante. A la vez se pretende una mejora del servicio ferroviario, que hoy se ve obligado a maniobras dificultosas para el enlace entre las Estaciones Término y de Benalúa.

Esta operación, sumamente compleja desde el punto de vista técnico y también desde su vertiente económica, debe garantizarse mediante el oportuno convenio entre Ayuntamiento, RENFE y, en su caso, instancias oportunas de las Administraciones Central y Autonómica. Tal convenio deberá recoger las directrices que se expresan a continuación.

## 2. CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

-La ejecución de esta Operación Integrada se llevará a cabo mediante un Plan Especial, cuya iniciativa puede ser municipal o de RENFE (se concretará en el convenio), y que habrá de redactarse durante el Primer Cuatrienio.

-La reordenación del ámbito de esta Operación Integrada, delimitado en el correspondiente Plano de Clasificación del Plan General, perseguirá los siguientes objetivos:

a) Adecuar la actual Estación Alicante-Término como terminal de viajeros, retranqueándola de su actual emplazamiento para poder conformar una gran plaza urbana.

b) Tratamiento de la penetración ferroviaria a dicha terminal adecuándola a su transcurso a través del medio urbano, ripando vías y tratando sus bordes con áreas ajardinadas y viales a ambos lados, lo que incluye la canalización del tramo del Barranco de Benalúa incluido en este ámbito.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

c) Construcción del Centro de Tratamiento Técnico de unidades tren en terrenos contiguos a la referida penetración, localizado en el lugar conocido como Depósitos Nuevos. Esta instalación deberá tratarse de manera que cause el menor impacto a las áreas colindantes.

d) Remodelación de la Estación Alicante-Benalúa para uso de mercancías y apoyo al Puerto, desplazando parte de sus instalaciones hacia el mismo y confiriendo un tratamiento urbano a los terrenos liberados con ese motivo.

e) Cierre del triángulo Norte a través del Area Industrial de La Florida, mediante la construcción de un ramal ferroviario que permita el paso directo de los trenes de mercancías hasta la Estación de Benalúa, sin necesidad de pasar por la terminal de viajeros.

f) Consecución de un adecuado nivel de permeabilidad transversal a través de los espacios ocupados por el sistema ferroviario, clausurando pasos a nivel en zonas urbanas y sustituyéndolos por pasos a distinto nivel.

-La realización de las actuaciones correspondientes constituye un conjunto interrelacionado y jerarquizado, de manera que no podrán acometerse aislada o puntualmente, sino dentro de la sistematización y jerarquización que establezca el Plan Especial.



## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

2. Las condiciones de las edificaciones destinadas a servicios urbanos serán las necesarias para el adecuado cumplimiento de la función respectiva, debiendo garantizar la no producción de impactos visuales ni agresiones estéticas. En caso de que tales edificaciones cuenten con locales habitables, las condiciones a cumplir serán las establecidas en el artículo 100.1 de estas Normas Urbanísticas.

Sin perjuicio de lo que se acaba de expresar, los mercados dispondrán en todo caso de aparcamientos, en proporción de una plaza por cada 25 m<sup>2</sup> de superficie útil de venta, y de una dársena para carga y descarga de un vehículo industrial pequeño por cada 10 puestos de venta.

Art. 104 Infraestructuras de transporte

1. Se entiende por sistema viario al conjunto de elementos y espacios reservados para el uso viario. El diseño de las vías principales propuesto en el Plan General es indicativo en lo que se refiere a distribución de las bandas para cada uno de los usos contemplados, que podrá variarse justificadamente en el correspondiente Plan Especial para el desarrollo y ejecución de cada elemento integrante del sistema general.

El sistema viario del Plan General se clasifica en red básica y red secundaria; la primera de ellas está integrada por las Autovías y sus accesos, las Carreteras Nacionales y sus accesos, la Gran Vía y la Vía Parque; la red secundaria la componen las vías colectoras de carácter urbano, las vías colectoras de carácter industrial, las vías colectoras de carácter comarcal y las vías locales. Las respectivas condiciones de diseño son las siguientes:

- a) El diseño de las Autovías, Carreteras Nacionales y los accesos de ambas corresponderá a las condiciones que establezca el Plan General o, en su defecto, los organismos correspondientes de la Administración del Estado.
- b) Los diseños de la Gran Vía y de la Vía Parque están marcados por el Plan General, que fija las secciones para los tramos respectivos. Siempre que sea posible, las parcelas recayentes a las



## COMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

vías citadas no tendrán acceso directo desde las mismas a sus estacionamientos privados o dársenas de carga y descarga. Esta condición será obligatoria en las nuevas ordenaciones.

- c) Las vías colectoras de carácter urbano son las que configuran la estructura de la Ciudad, comunicando las diversas áreas con la red principal. Para el caso de no venir determinadas en el Plan General, las vías colectoras urbanas cumplirán las siguientes condiciones de diseño: la sección mínima será de 25 m. de los que, como máximo, el 55% corresponderá a calzada; la acera, cuyo ancho mínimo será de 3'50 m., deberá estar arbolada, de manera que se logre una imagen de continuidad a lo largo de la calle; la pendiente máxima será del 10%; la calzada mínima será de 12 m. Los encuentros entre las distintas vías colectoras se resolverán, en general, a nivel, con intersección tipo glorieta.
- d) Las vías colectoras de carácter industrial son las que conectan las áreas industriales, creando una malla independiente para el tráfico pesado. Las condiciones de diseño de estas vías, para el caso de no venir determinadas en el Plan General son las siguientes: sección mínima de calzada de 8'00 m.; pendiente máxima del 8%; radio mínimo en intersecciones de 15 m.; radio mínimo en el eje de la calzada de 50 m.
- e) Las vías colectoras de carácter comarcal son las que estructuran el territorio, posibilitando la comunicación entre las diferentes áreas urbanas y la relación de éstas con los ejes rodados básicos. Las condiciones de diseño para estas vías, en caso de no venir determinadas en el Plan General, son: sección mínima de calzada de 8'00 m.; pendiente máxima del 8%; radio mínimo en intersecciones de 10 m.; radio mínimo en el eje de la calzada de 80 m.
- f) Las vías locales son aquellas que distribuyen el tráfico en el interior de cada barrio, dando acceso a las distintas propiedades. Las condiciones de diseño para estas vías son: sección mínima de calzada de 5'00 m. que supondrá, como máximo, el 60% de la sección total; los fondos de saco



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

darán servicio a un máximo de 200 viviendas; el diseño y trazado de estas vías deberá permitir que discurra el tráfico rodado a velocidades no superiores a 20 km./h.; pendiente máxima del 8% que, excepcionalmente, en tramos no superiores a 40 m., podrá ser del 12%, debiéndose, en este caso, disponer peldaños como ampliación de la acera. Las aceras mayores de 3 m. serán arboladas.

2. Los estacionamientos públicos son los espacios destinados a almacenamiento temporal de vehículos junto a la red viaria. Pueden disponerse en superficie o en edificio exclusivo.

El Plan General determina los puntos adecuados para instalación de estacionamiento intensivo, a los que no podrá accederse a través del viario local. Cualquier otra instalación de estacionamiento público no adscrita a un uso que la determine, deberá acompañarse de un estudio previo que justifique la no congestión de la red viaria de acceso.

Las condiciones de diseño para los estacionamientos públicos serán las siguientes:

- a) Los accesos para peatones deben ser exclusivos y diferenciados de los rodados; si la superficie de estacionamiento es superior a 2.000 m<sup>2</sup> para una planta, deberán establecerse en ella itinerarios exclusivos para peatones, con un ancho mínimo de 1'20 m.
- b) Las rampas no tendrán una pendiente superior al 16% en tramos rectos, ni al 12% en tramos curvos, medidos a lo largo del eje del carril. La sección mínima del carril es de 3'00 m.; cuando el carril de acceso desemboque en una vía de ancho inferior a 15 m., su ancho será de 4'00 m. El radio mínimo de giro para el borde interior de la calzada será de 5'00 m. para estacionamiento de turismos.
- c) Las dimensiones mínimas de las plazas de aparcamiento serán:



## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Tipo de vehículo	Longitud(m.)	Anchura(m.)
Motos	2'50	1'50
Turismos	4'50	2'20
Industriales	6'00	2'50
Pesados	9'00	3'00
Autobús	12	3'00

- d) Los estacionamientos en superficie deberán ajardinarse en cuadrícula, para su mayor integración con el resto de los espacios públicos.
- e) Existirán carriles en cada acceso sin interferencia con la red viaria, capaces para dar cabida, como mínimo, al 3% de las plazas.

3. La red ferroviaria es el conjunto de elementos y espacios destinados al movimiento de los ferrocarriles y su interconexión con las restantes redes de la Ciudad. La red ferroviaria se clasifica en zonas de vías, zona de servicios y zona de estaciones. Las condiciones de ordenación para cada una de ellas vendrán determinadas en el correspondiente Plan Especial. En tanto no se redacte el mismo, se prohíben las actuaciones urbanísticas de cualquier tipo en el ámbito de la red ferroviaria, salvo las urgentes y las provisionales contempladas en el artículo 58.2 de la Ley del Suelo, y en todo caso previa obtención de licencia municipal.

4. Se entiende por zona portuaria el conjunto de elementos y espacios destinados al transporte marítimo y a su interconexión con las restantes redes de la Ciudad. La delimitación de la zona portuaria se contiene en el Plano de Calificación de Suelo; constituirán también la zona portuaria los terrenos que se ganen al mar dentro del perímetro de extensión máxima de la zona portuaria señalado en dicho Plano.

Las condiciones de ordenación de la zona portuaria vendrán determinadas en el correspondiente Plan Especial. En tanto no se redacte el mismo, se prohíben las actuaciones urbanísticas de cualquier tipo en el ámbito de la zona portuaria, salvo las urgentes y las provisionales contempladas en el artículo 58.2 de la Ley del Suelo, y en todo caso previa obtención de licencia municipal.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

5. Se prohíbe la localización de nuevas instalaciones de abastecimiento de combustible en los suelos clasificados como urbanos o urbanizables por el Plan General.

Se exceptúan de lo dispuesto los siguientes emplazamientos:

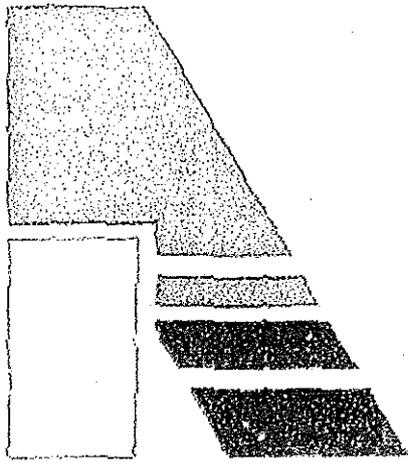
- a) Areas Industriales.
- b) Puerto, para los usos propios de la misma.
- c) En los viales cuya sección establezca un espacio central entre calzadas de anchura no inferior a 40 m.; en estos casos las citadas instalaciones habrían de integrarse dentro de ese espacio central.

**PLAN ESPECIAL DEL PUERTO  
DE ALICANTE**

**01/3**

**MODIFICACIÓN  
PUNTUAL N° 1**

**BOP N° 134  
15 DE JUNIO DE 1998**



JUNTA DEL PUERTO  
ALICANTE

# PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

- TEXTO REFUNDIDO -

MARZO 1998

Colección de documentos  
que se han publicado  
en forma de libro.  
El precio es de...

# 3

DOCUMENTOS  
URBANISTICOS



Fdo. José María García Ruiz

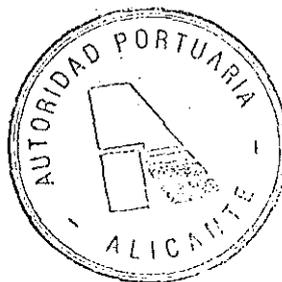
## INDICE

1. <u>MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA</u> . . . . .	1-77
1.1. <u>JUSTIFICACION DE LA OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL</u>	
<u>DEL PUERTO DE ALICANTE</u> . . . . .	1-20
1.1.1. <u>Justificación legal</u> . . . . .	1-5
1.1.2. <u>Justificación de la oportunidad de un Plan</u> <u>Especial que desarrolla la OI/3 de P.G.M.O.</u> .6-17	
1.1.3. <u>Tramitación procedente</u> . . . . .	18-20
1.2. <u>INFORMACION URBANISTICA</u> . . . . .	21-31
1.2.1. <u>Planeamiento vigente: planimetría y ámbito</u> <u>de actuación</u> . . . . .	21-21
1.2.2. <u>Características del terreno</u> . . . . .	22-22
1.2.3. <u>Usos actuales de las edificaciones</u> . . . . .	23-24
1.2.4. <u>Estudio de la estructura de la propiedad</u> . . . . .	25-26
1.2.5. <u>Resultado del trámite de Exposición</u> <u>Pública</u> . . . . .	27-30bis
1.2.6. <u>Estudios complementarios</u> . . . . .	31-31
1.3. <u>CRITERIOS A SEGUIR EN EL PLAN ESPECIAL</u> . . . . .	32-70
1.3.1. <u>Criterios de delimitación del ámbito</u> <u>del Plan Especial</u> . . . . .	38-40
1.3.2. <u>Superficies consideradas</u> . . . . .	41-46
1.3.3. <u>Criterios a seguir en la ordenación</u> <u>y el diseño</u> . . . . .	47-70
1.3.3.1. <u>Respecto a la articulación Ciudad-Puerto</u> <u>y a las intervenciones en la zona de</u> <u>borde</u> . . . . .	47-49
1.3.3.2. <u>Respecto al sistema general de tránsito</u> <u>rodado y espacios libres</u> . . . . .	49-55
1.3.3.2.1. <u>Vial principal</u> . . . . .	49-52
1.3.3.2.2. <u>Paseo Marítimo y zonas ajardinadas</u> .52-52	
1.3.3.2.3. <u>Parque Lineal</u> . . . . .	52-55

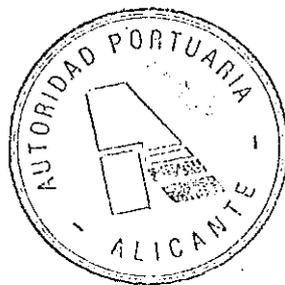


2.7. SERVICIOS Y USOS TERCIARIOS ASOCIADOS A LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS . . . . .	.116-120
2.7.1. Unidad Portuaria de Levante . . . . .	117-118
2.7.2. Unidad Portuaria de Poniente . . . . .	.119-120
2.8. ACCIONES CONCRETAS A REALIZAR EN DESARROLLO DE LAS DETERMINACIONES DE ESTE PLAN ESPECIAL: CONSTRUCCIONES, DEMOLICIONES Y CONDICIONES DE CONSERVACION PREVISTAS . . . . .	121-123
2.9. SUPERFICIES Y EDIFICABILIDAD POR SECTORES . .	124-126
 3. <u>ORDENANZAS</u> . . . . .	127-137
3.1. ORDENANZA APLICABLE A LAS EDIFICACIONES REALIZADAS POR PARTICULARES EN EL INTERIOR DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO . . . . .	136-137
 4. <u>SISTEMA DE COMPENSACION</u> . . . . .	138-138
 5. <u>PLAN DE ETAPAS</u> . . . . .	139-139
 6. <u>PROGRAMA ECONOMICO-FINANCIERO</u> . . . . .	.140-146
 ANEXO I. <u>CRITERIOS PARA LA REDACCION DE P.E. QUE DE-</u> <u>SARROLLEN AMBITOS DE OPERACIONES INTEGRADAS.</u>	147-161
 ANEXO II. <u>MODIFICACION DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE</u> <u>DE ALICANTE -SECTOR 6-</u> . . . . .	.162-167

\*\*\*\*



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE



## MEMORIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

### 1. MEMORIA JUSTIFICATIVA.

#### 1.1. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE.

##### 1.1.1. Justificación legal.

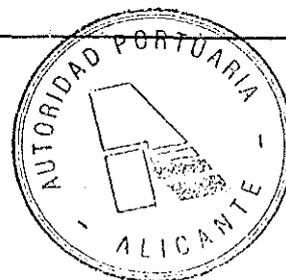
El Plan General Municipal de Ordenación de Alicante (en adelante, PGM), vigente desde 1987, establece como uno de los instrumentos para su desarrollo una serie de Operaciones Integradas (en adelante, OI), que el propio PGM<sup>1</sup> define como «actuaciones de reordenación», cuya «característica básica» es la de implantar «sistemas generales» que hayan de tener «muy presente su integración en un medio urbano», lo que, de modo necesario, «lleva a armonizar en un mismo plano jerárquico la funcionalidad y la ordenación».

El PGM las considera como Operaciones Integradas porque, según el mismo, escapan al concepto del Plan Especial de desarrollo de infraestructuras básicas, así como al de Plan Especial de Reforma Interior, conceptos cuya naturaleza, competencias y delimitación operativa aparecen plenamente desarrollados en la legislación vigente (arts. 76 y sigs. del Reglamento de Planeamiento), y que son de aplicación cuando existe concurrencia de alguno de los dos siguientes supuestos o de ambos:

- La necesidad de implantación de uno o varios sistemas generales de distinta índole.
- El desarrollo de suelos parcialmente afectados por sistemas generales que, a su vez, tienen asignados otros usos.

---

<sup>1</sup> PGM de Alicante. Anexo (pág. 102).



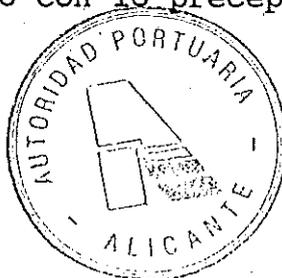
Las Operaciones Integradas son, por otro lado, instrumentos plenamente reconocidos en los textos legales. El art. 83.1.b) del Reglamento de Planeamiento (en adelante, RP) establece que se podrán realizar operaciones integradas de reforma interior en los mismos casos que se estipulan para los Planes Especiales de Reforma Interior (y que se definen en el apartado a) del mismo artículo).

El ya citado art. 83 contrapone las Operaciones Integradas a las Actuaciones Aisladas (definidas en el apartado a)), a las que, sin embargo, señala idénticos fines, a saber:

- La descongestión de suelo urbano.
- La creación de dotaciones urbanísticas y equipamiento comunitario.
- La resolución de problemas de circulación o de estética.
- La mejora del medio ambiente o de los servicios públicos.
- Otros fines análogos.

La única diferencia entre ambos tipos de instrumento parece estribar en que mientras que a las Actuaciones Aisladas se les exige conservar «la estructura de ordenación anterior», este requisito no parece ser de obligatorio cumplimiento en el caso de las OI. De ahí que, de manera acertada, el PGMO las defina como «actuaciones de reordenación».

Reordenación que tiene sus límites en la imposibilidad de clasificar o reclasificar suelo, operación reservada a instrumentos de planeamiento de superior rango (PDTC, PGMO o Normas Subsidiarias o Complementarias). Ello no obsta a que las OI puedan proceder a calificar el suelo que constituye su ámbito siempre que, de acuerdo con lo establecido en el art. 83.3 RP, se ajusten a las determinaciones del PGMO cuando las OI estuvieran previstas en el mismo, de acuerdo con lo preceptuado en el art. 76.6 del RP, según el cual:



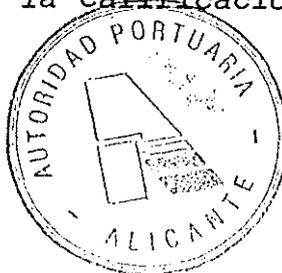
«En ningún caso, los Planes Especiales podrán sustituir a los Planes Directores Territoriales de Coordinación, a los Planes Generales Municipales ni a las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento, en su función de instrumentos de ordenación integral del territorio, por lo que no podrán clasificar suelo sin perjuicio de las limitaciones de uso que puedan establecerse».

Lo que, consecuentemente, no obsta para modificar los usos actualmente existentes.

Encuentra nuestra opinión apoyo indudable en la más reciente jurisprudencia. En tal sentido, las aportaciones que sobre la distinción entre calificación y clasificación de suelo proporciona la Sentencia del Tribunal Supremo de 21-III-1984 permite una clarificación conceptual definitiva:

«debe advertirse que esta norma lo que en realidad prohíbe es que el Plan Especial sustituya al Plan General en esta función clasificadora, que consiste en asignar a los terrenos alguno de los tipos de Suelo Urbano, Urbanizable o No Urbanizable a que se refiere el artículo 77 de la LS...»

«... lo cual es bien distinto de, respetando esa clasificación, modificar el destino específico o uso de los terrenos, pues una cosa es la clasificación del suelo en uno de esos tres tipos y otra la calificación del uso pormenorizado de los terrenos comprendidos dentro de cada uno de ellos y esto conduce a que en el supuesto concreto de los Planes de Reforma Interior, que necesariamente operan sobre Suelo Urbano, no pueda este instrumento urbanístico alterar esta clasificación, pero sí modificar la calificación de



uso que sea precisa para conseguir el objetivo legal que justifica su aprobación».

Hacemos esta salvedad para evidenciar que el presente Plan Especial (en adelante, PE) ha evitado incurrir en supuestos de clasificación del suelo o en cualquier otra determinación que pudiera constituir modificación del PGMO, casos que comportarían la existencia de un vicio invalidante del propio PE. Sin embargo, se ha utilizado, cuando así se requiere, las posibilidades que se le otorgan legalmente de calificar el suelo que constituye el ámbito de la ordenación, de modo que, cumpliendo taxativamente con los objetivos enunciados en la OI/3 PUERTO, se logre la máxima coherencia y racionalidad urbanística con el menor costo económico posible.

El PGMO establece siete OI, de las que tres afectan al suelo que es de propiedad del Puerto y que, por tanto, es de competencia de la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes:

- \* OI/3 "Puerto"
- \* OI/6 "FEVE" (en la actualidad, FGV)
- \* OI/7 "Litoral"

De ellas, este PE se ocupa sólo de la 1ª, que aunque incluye suelos de RENFE y de la Dirección General de Carreteras, se desarrolla en más del 94% en suelos comprendidos dentro de la Zona de Servicio del Puerto de Alicante, ámbito territorial que se regula a través de la Ley de Puertos del Estado.

Aunque no se manifieste de una forma explícita, el PGMO vincula las Operaciones Integradas a actuaciones concernientes a los sistemas generales (y, entre estos, los de transporte), lo que implica que la Zona de Servicio del Puerto pueda ser calificada como Sistema General Portuario, calificación que la

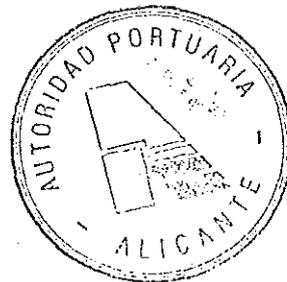


nueva Ley de Puertos, cuya entrada en vigor se ha producido recientemente, atribuye precisamente a las instalaciones portuarias del Estado.

Este Sistema General deberá ser objeto de un Plan Especial que, a tenor de lo dispuesto en el PGM, deberá ser redactado por la Autoridad Portuaria (punto segundo de la OI/3) y que deberá aprobarse por la Autoridad Urbanística, constando el acuerdo entre ambos organismos (punto primero de la OI/3). Este mismo punto señala que el PE no podrá contener determinaciones que perturben la funcionalidad del Puerto ni que impidan su futuro desarrollo, debiendo asegurar su conexión con el resto de sistemas generales de transporte terrestre (red arterial y red ferroviaria).

Por tanto, el PE cumple con las disposiciones legales que le son de aplicación (Ley del Suelo y Ley de Puertos), siempre que se atenga a los criterios y objetivos de ordenación que la OI/3 fija, y siempre que se respeten las determinaciones de la Ley de Puertos que le conciernan.

Por lo que respecta al ámbito espacial integrable en este PE el señalado en la OI/3 parece admisible. No obstante, este ámbito no puede ser objeto de interpretación restrictiva. Por tanto, debe quedar claro que la sujeción del PE a un ámbito determinado no debe implicar que no puedan abordarse en el futuro obras de ampliación que resulten necesarias o simplemente convenientes a la mejor funcionalidad del Puerto. Tales obras se desarrollarán de acuerdo con las previsiones que al respecto se formulan en la Ley de Puertos y con la tramitación prevista para estos casos.



1.1.2. Justificación de la oportunidad de un Plan Especial que desarrolla la OI/3 de P.G.M.O.

El Puerto de Alicante no responde en la actualidad a los requerimientos que un puerto moderno ha de ofrecer para mantener un nivel de operatividad suficiente. Tal diagnóstico no es consecuencia de su comparación con otras instalaciones punteras de todo el mundo que han experimentado importantes reformas en fechas recientes (como el Puerto de Baltimore, paradigma de la integración entre Puerto y Ciudad; o como el futuro Puerto de Barcelona), sino que se obtiene asimismo si se confronta con otros puertos clásicos que no han sufrido procesos de renovación en los últimos años, pues, en su actual estado, carece de elementos adecuados para atender las demandas que el moderno tráfico marítimo exige.

La tecnología de carga y descarga de buques, así como las características técnicas de éstos, son aspectos que han registrado importantes cambios en los últimos tiempos, de forma que hacen precisa la sustitución de determinados conceptos y parámetros operativos, fundamentales antaño, por otros que resulten más adecuados a las exigencias funcionales de los nuevos sistemas.

El Puerto de Alicante dispone de largos muelles de atraque de calados medios con poca superficie de descarga, lo que responde a una concepción periclitada. A esta disposición espacial se ha aludido en el PE inicialmente aprobado como «estructura decimonónica», para definir un situación en la que se produce una disfuncionalidad en relación a las demandas modernas.

Hoy en día, las características operativas y económicas del tráfico portuario exigen que la carga que transportan los buques sea depositada en tierra a la mayor brevedad, acortando de forma proporcionadamente directa la estancia de los buques dentro de los recintos portuarios, La adopción, cada vez más generalizada,



de la técnica de "containerización" no hace sino agudizar aún más esta tendencia y, consecuentemente, a desvelar con mayor crudeza la inadaptabilidad de las instalaciones existentes en Alicante a la dinámica del tráfico marítimo de la actualidad si no se acomete una profunda reforma. Otro tanto puede decirse de los calados, que deben ser cada vez mayores si se quiere operar con todo tipo de buques.

Las precedentes consideraciones afectan a problemas intrínsecos del Puerto de Alicante que, por su naturaleza, pueden ser resueltos mediante operaciones tendentes a ganar grandes superficies de terrenos al mar en zonas de calados profundos, lo que, de otra parte, implica el abandono progresivo de las zonas que presentan inconvenientes en su utilización actual y/o futura. Pero no sólo concurren este tipo de problemas en la desvalorización funcional de las instalaciones portuarias existentes, sino otros, de naturaleza extrínseca a la propia instalación, que son del caso reseñar.

Como es conocido, se ha producido una persistente invasión de terrenos portuarios por parte de la ciudad, lo que ha ido minando otras capacidades operativas del Puerto. Esta invasión afecta de modo señalado a las comunicaciones intraportuarias y ha contribuido, al tiempo, a que se hayan ido empeorando las comunicaciones entre el Puerto y la red de comunicaciones con el exterior: las carreteras y autopistas, así como los enlaces ferroviarios.

En el pasado siglo, al Puerto accedía no sólo el ferrocarril de vía estrecha (hoy, F.G.V.), sino las dos líneas de vía ancha dependientes de RENFE: la línea Madrid-Zaragoza (MZA), que llegaba hasta el Muelle de Levante desde la Estación de Madrid; y el Ferrocarril de los Andaluces, línea en dirección a Murcia, que comunicaba con la parte de Poniente. La Explanada de España, en aquellos momentos, al margen de servir como espacio de



interconexión portuaria, era una zona de servicio del Puerto, que prestaba soporte en tierra a los muelles de costa, y que disponía de enlace ferroviario, así como de enlace con la red de carreteras. Las de Madrid, Murcia y Valencia confluían directamente en la calzada, ahora peatonalizada, que se situaba entre el bulevar central de la Explanada de España y la línea de edificaciones.

Era evidente que esta situación iba a resultar insostenible, y el tiempo se ha encargado de demostrarlo. El ferrocarril de vía estrecha se trasladó hacia Levante, a la actual Estación de La Marina, abandonando su emplazamiento original en la zona de la Playa del Postiguet. La conexión de la línea MZA sufrió sucesivas modificaciones, hasta su desaparición definitiva. Las carreteras, al desbordarse la capacidad de la calzada por la creciente afluencia del tránsito rodado, se subdividió en primera instancia en dos viales, situados a ambos márgenes de la Explanada, para irse trasladando paulatinamente al vial Sur, lo que suponía la invasión de la Zona de Servicio del Puerto. La reciente peatonalización del vial Norte, que implica una dedicación exclusiva del vial Sur para servir como soporte del tráfico urbano, e incluso del tránsito interurbano, se ha convertido en una apropiación "de facto" de terrenos portuarios por parte de la ciudad que sirve como pertinente ilustración de la presión ejercida por aquella durante todo este siglo.

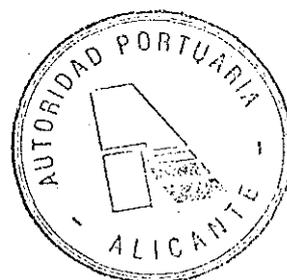
En paralelo al proceso de deterioro de los principios de organización física que habían inspirado al Puerto en su primera etapa, y que derivaba en la depauperación de los principios funcionales que se deducían de aquellos, la Junta del Puerto fue realizando actuaciones de carácter remedial que tendían a mantener en lo posible la operatividad de la instalación. La medida de carácter general adoptada para conservar la funcionalidad del Puerto consistió en el paulatino pero constante traslado de las instalaciones y de la actividad hacia Poniente, donde las presiones de la ciudad eran menos perceptibles y en el que



todavía se disponía de la Estación de Benalúa como Terminal de Mercancías.

Pero la conservación de esta mínima funcionalidad se ha hecho a costa de reducir los márgenes operativos, especialmente en lo que se refiere a superficies de terreno firme, así como de muy considerables esfuerzos económicos que, aun cuando responden a estrategias recuperables, se han ido produciendo de manera aislada y no han podido ser correspondidos con incrementos equivalentes en el tráfico portuario. El languidecimiento del Puerto ha sido evidente, poniendo de relieve la distancia existente entre la importancia física y estratégica de la instalación y el volumen de negocio interno que es capaz de generar en la actualidad. Su facturación anual directa, de 1.000 millones de pesetas, se aproxima a la de una empresa mediana. No obstante, en virtud de su indudable valor como elemento infraestructural inductor de la economía provincial cabe hablar todavía, como acertadamente se hace, de "primera empresa provincial".

Pero un Puerto no puede vivir indefinidamente de una situación como ésta, en que su principal justificación estriba no tanto en su actividad directa sino en su valor inductor y motor de la economía regional a la que sirve. Además de esta condición es evidente que las variaciones que experimentan las demandas de orden portuario exigen constantes inversiones en instalaciones y bienes de equipo, que sólo encuentran justificación en la existencia de importantes flujos de tráfico. Es sabido que el carácter altamente dinámico de las instalaciones portuarias exige una constante puesta al día, que requiere grandes inversiones, lo que sólo puede ser atendido cuando concurren condiciones favorables de rentabilidad, de forma que haya un cierto nivel de equilibrio entre inversiones y facturación.



A largo plazo, no es sostenible una situación en la que no se alcance un cierto nivel de autofinanciación de las inversiones, lo que, por otro lado, conduce a un peligroso círculo vicioso. Si no hay inversiones, no cabe esperar que haya flujos de tráfico, pero, al tiempo, si no hay tráfico, es difícil asumir la necesidad y conveniencia de inversiones, especialmente cuando, como en el caso de las portuarias, tales inversiones son especialmente cuantiosas.

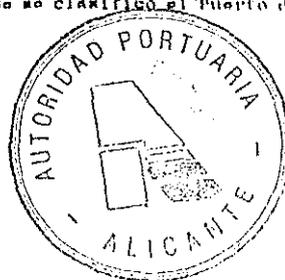
El corolario a que se llega con el análisis de la actividad portuaria puede situarse en términos ciertamente dramáticos: en la actualidad, y con las instalaciones existentes, el Puerto no es capaz de generar por sí mismo los recursos que necesitaría para mantenerse en un estado funcionalmente razonable, es decir, adaptado a las necesidades actuales y futuras. Y no cabe mantenerlo por mucho tiempo en esta situación. Es necesario acometer una profunda reforma, que exigirá inversiones tendentes a construir un nuevo Puerto, dotado de las instalaciones precisas para acoger, en adecuadas condiciones, el tráfico marítimo que, por su privilegiada situación, le puede sobrevenir.

Tal decisión no corresponde, desde luego, a este PE, ni siquiera al PGM0. Es una decisión de política económica que trasciende el ámbito municipal e incluso autonómico, pues, como es sabido, los Puertos de Interés General (y el de Alicante lo es<sup>2</sup>) dependen directamente de la Administración Central, a quien se reserva la competencia exclusiva sobre los mismos, como se prevé en el art. 149-202 de nuestra Carta Magna. La Ley de Puertos se pronuncia sobre el particular del mismo modo.

Así se reconoce indirectamente en el propio PGM0, al imponer como condicionante de la ordenación de la OI/3 PUERTO que el PE

---

<sup>2</sup> Véase Real Decreto 989/82 de 14 de mayo de 1982, en el que se clasificó el Puerto de Alicante como de Interés General.



que se redacte en su cumplimiento no impida ni su «funcionalidad actual ni su futura expansión».

Pues bien, el Gobierno del Estado, a través de la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ha tomado la decisión de construir un nuevo Puerto que, partiendo del actual, se desarrolle en dirección a Poniente. Este nuevo Puerto deberá encontrar adecuada solución a los problemas que tiene planteados el actual y que, en síntesis, son los que a continuación se indican:

- Problemas derivados del "multiuso" de sus instalaciones por tráficos de diversos tipos (de pasajeros, de mercancías, deportivos, etc...), que impiden una racionalización en su gestión y una especialización por unidades de explotación, características básicas de los Puertos modernos.
- Problemas procedentes de la ausencia de calados suficientes en la dársena interior, que la imposibilitan para recibir tráficos de Mercancías que, en la actualidad, precisan de calados mayores de los que puede ofrecer.
- Problemas originados por la baja tasa existente en la relación entre las superficies portuarias operativas y los metros lineales de muelles de atraque, relación que es, en Alicante, muy baja, hasta el punto de situarse como la menor de entre todos los Puertos de Interés General de España.
- Problemas producidos por la ausencia de zonas de ubicación de servicios y equipamientos de apoyo a las Estaciones Marítimas y a las instalaciones náuticas deportivas, que han impedido su existencia hasta ahora, y que consti-



tuyen un requisito imprescindible para que puedan existir en el futuro.

- Problemas causados por la carencia de suelo adecuado para destinarlo a alojar servicios y equipamientos necesarios, que permitan concentrar las operaciones portuarias en un importante y único centro de gestión.
- Problemas emanados de la dificultad de comunicaciones Puerto-Hinterland, ya que no se puede satisfacer adecuadamente el intercambio de tráficos entre los diferentes lugares de origen y/o destino (Estación Marítima, Aeropuerto, Estación de Ferrocarril y otros).

Hasta aquí hemos referenciado específicamente las causas intrínsecas de deterioro confluyentes en el desarrollo de la actividad del Puerto de Alicante. No obstante, la mención a las dificultades que tiene la relación con la Ciudad merece una exploración específica, por cuanto este nivel de conflictividad, además de tener características dinámicas en su evolución, se manifiesta de diversas formas, siendo, por último, el fundamento que subyace a la necesidad de redactar este PE.

La historia de las mutuas interacciones entre la Ciudad y el Puerto en el transcurso del último siglo viene condicionada por la evolución propia de las relaciones socioeconómicas, de los cambios culturales y de relación con el entorno natural, del crecimiento de las demandas de suelo, de las expectativas urbanas o de las necesidades generadas por las modificaciones sufridas en el planteamiento de los servicios portuarios o de las modalidades de tráfico marítimo.

La anterior enumeración, a pesar de no tener pretensiones de exhaustividad, introduce con claridad los elementos que es



preciso analizar para entender, siquiera sumariamente, lo acontecido en los espacios de borde en los últimos decenios.

A lo largo de los mismos, se puede observar una constante tensión, no siempre conflictiva, entre las demandas urbanas y las necesidades portuarias, entre las exigencias de la Ciudad y las disponibilidades del Puerto. Del lado de la Ciudad, se viene reclamando una mayor integración con el mar, una creciente demanda de equipamientos y servicios, una mejor funcionalidad - especialmente en el tráfico rodado-, una positiva recuperación de la calidad escénica y, en relación con todo lo anterior, una progresiva utilización de suelo portuario con fines exclusivamente urbanos<sup>3</sup>. Del lado del Puerto, se observan evidentes transformaciones en diversos campos: la evolución de usos, el progreso de las técnicas, el crecimiento de las demandas de suelo firme. Todo ello implica un planteamiento funcional de la actividad que ha de rebasar la socorrida tentación de lo provisional.

Unas y otras razones impulsan una creciente colisión de intereses, en la que se observa una soterrada pugna por mantener la operatividad en lo urbano y en lo portuario. La Ciudad reclama la resolución de diversos problemas específicamente urbanos, algunos de los cuales vienen generados por su propio dinamismo. Esto, desde luego, no ocurre sólo en el caso de Alicante, sino que es habitual en todas las ciudades portuarias españolas. Pero es bien cierto que los problemas existen y también es lógico que deba existir un interés institucional común por resolverlos.

---

<sup>3</sup> Quizá el ejemplo de lo ocurrido en la Explanada de España sirva como ilustración al desarrollo sufrido en la pugna por los espacios de borde. Como se repite a lo largo de la presente Memoria, la Explanada es un espacio que fue de propiedad del Puerto hasta 1970, fecha en que una nueva delimitación definió como límite entre la Ciudad y el Puerto el límite entre la Explanada y el Paseo de Conde de Vellellano. Hasta tal punto la delimitación se hacía efectiva a los ciudadanos que una cancela, situada en el borde Sur del bulevar central de la Explanada, separaba físicamente los espacios urbanos de los portuarios.



Quizá sea el caso de Barcelona el que, salvando todas las distancias existentes (tanto por dimensión como por la estructura de relación con la Ciudad), pueda servir como guía para encontrar adecuadas soluciones que permitan articular ambos espacios, Puerto y Ciudad, de forma que, lejos de estorbarse mutuamente, se proyecten hacia una relación simbiótica basada en principios de interacción positivamente sinérgica.

Pues bien, el Puerto de Barcelona, cuya reforma se está abordando en la actualidad, se está reestructurando a partir de la admisión de usos mixtos, compatibles con la Ciudad y el Puerto, en las áreas de borde: nuevos usos urbano-portuarios en la zona de las antiguas dársenas (Port Vell) que eviten el impacto negativo sobre la Ciudad de la instalación portuaria propiamente dicha, que se amplía espectacularmente hacia el Sur en una operación que exige, incluso, el desvío del río Llobregat.

Pero volvamos al diagnóstico de las relaciones entre el Puerto y la Ciudad de Alicante. El que se enuncia en la OI/3 PUERTO es inevitablemente reducido, por lo que se hace necesario profundizar en los problemas existentes de manera más pormenorizada. Los párrafos siguientes intentan desvelar los problemas más acuciantes, así como algunos de los objetivos que deben fundamentar la ordenación:

- A. *El tráfico terrestre de borde ha de ser resuelto de manera satisfactoria.* La necesidad de asegurar la fluidez del tráfico que discurre por el borde Sur de la Ciudad ha supuesto la invasión de terrenos portuarios, precisamente en la vía de servicio que comunica el Muelle de Levante con el de Poniente. Ello ha supuesto la necesidad de remodelar el transporte intraportuario, que se ha visto negativamente influido por la interferencia del tráfico urbano. No obstante, tal situación resulta poco menos que irreversible, lo que implica la



necesidad de estudiar posibles soluciones alternativas que aseguren un adecuado tratamiento, tanto para el tráfico urbano como para el portuario.

B. *La relación entre el Puerto y la Ciudad se encuentra perturbada, en parte, por la actual organización de usos portuarios, que, como consecuencia del nivel de instalaciones que posee, ha de mezclar de forma indiscriminada usos que pueden o deben ser compatibles con la Ciudad (usos deportivos, Terminal Marítima de Pasajeros, Servicio de Transporte Local e incluso el tráfico pesquero, que, cuyo componente pintoresco<sup>4</sup>, puede ser un incentivo turísticamente atractivo), con otros que, por su naturaleza, plantean problemas de imagen o tienen impactos negativos, como todos aquellos relacionados con el tráfico de mercancías.*

C. *Se observan carencias urbanas en el suelo inmediato al borde marítimo, que pueden tener adecuada resolución si se liberan actuales suelos ocupados por el Puerto al ampliar las instalaciones portuarias en dirección a Poniente. Los suelos que resulten liberados de usos portuarios clásicos, como es el caso de las parcelas ocupadas en torno a las instalaciones de CAMPSA, algunas de las cuales podrían servir como soporte de usos terciarios (usos comerciales, de oficinas, hosteleros), para infraestructuras de comunicaciones, o para asentamiento de edificios institucionales (que solucionarían los problemas a que conduce la actual dispersión de centros oficiales, muchos de ellos ubicados en zonas urbanas altamente congestionadas y con una escasísima*

---

<sup>4</sup> En tal sentido, la experiencia de otras ciudades, en las que el Puerto pesquero es accesible desde el exterior, ha permitido la celebración de concurridas subastas públicas de pescado fresco, que constituyen uno de los atractivos más señalados para los turistas. Es el caso de Denia, Calpe o Santa Pola, por hablar sólo de algunos de los puertos de nuestra provincia.



oferta de aparcamiento), podrían contribuir a paliar este problema.

D. *Existen conflictos de relación entre actividad portuaria y zonas nobles de la Ciudad.* Buena parte de las actividades portuarias de tipo industrial tienen lugar frente a la zona más significativa de la Ciudad, una zona que se ha constituido en el emblema de Alicante, tanto respecto de su significación funcional interna como, sobre todo, cara a su proyección al exterior. Resulta más que deseable proceder al traslado de todas las actividades que puedan arrojar perfiles estética o ambientalmente negativos y reservar esta zona portuaria a otras que, por sus características, sean de más grata contemplación. Tal es el caso de los usos deportivos o de pasajeros, en todo el mundo asociados a los centros urbanos. El paisaje portuario desde la Ciudad puede y debe ser un incentivo que sea visualmente atractivo para los alicantinos y para los turistas.

E. *La recuperación para uso urbano del borde marítimo, mediante el establecimiento de un Paseo Marítimo que permita el disfrute de todo el borde litoral más ligado a la Ciudad, ha sido un proyecto largamente acariciado por los alicantinos.* Existe la posibilidad de asegurar una continuidad peatonal en esta zona, desde el Postiguat hasta el límite Sur de la dársena interior, a través de las zonas inmediatas a los muelles situados al Norte de la Dársena Interior y que constituyen el antiguo Muelle de la Costa, a los que se les incrementaría el indudable protagonismo que han tenido en la imagen gráfica que Alicante ha proyectado a lo largo de los dos últimos siglos. Se trata de un objetivo de carácter cultural y sentimental que resulta primordial para la Ciudad.



F. La solución a los problemas derivados de la ausencia de una estructura viaria tendente a centralizar los flujos portuarios hacia el exterior implica una indeseada integración de tráficos ligeros y pesados, portuarios y urbanos. Es preciso lograr un esquema director de tráfico que permita integrar el tráfico portuario ligero con el de la propia Ciudad. Al tiempo, es necesario plantear que el tráfico portuario pesado disponga de una salida independiente que permita un enlace directo con las redes de carreteras y autopistas que comunican el Puerto con el entorno geográfico que puede ser emisor o receptor de tráficos marítimos.

La solución a los problemas enunciados, tanto los de orden estrictamente portuario, como los emanados de la relación existente entre el Puerto y la Ciudad, exigen la formulación de, al menos, dos planes competencialmente diferenciados y con tramitación distinta.

Por un lado, será necesaria la redacción de un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, que será redactado y tramitado con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Puertos. El Puerto dispone de un Programa Director del Desarrollo Portuario (en adelante PDDP) que señala las directrices que conformarán el aludido Plan.

Por otro lado, y para promover soluciones a los problemas relacionados con la interacción del Puerto con la Ciudad, se redactan documentos urbanísticos que forman el presente PE, que será tramitado con arreglo a lo dispuesto para este tipo de instrumentos en la legislación urbanística, al existir la anuencia de voluntades requerida para que esto tenga lugar.



1.1.3. Tramitación procedente.

La iniciativa para formular el presente Plan Especial corresponde a la Junta del Puerto, que está legitimada para ello en virtud de las determinaciones del PGM0, que, a su vez, está facultado para disponerlo, de acuerdo con la legislación vigente.

En tal sentido hay que hacer referencia al artículo 144.3 del Reglamento de Planeamiento, que establece que:

*«Los Planes Generales podrán señalar la Entidad u órgano competente para la redacción de los Planes Especiales a los que se refiere este artículo».*

Tal referencia corresponde a lo determinado en el número 1 del mencionado artículo, que dispone:

*«Los Planes Especiales que desarrollen determinaciones contenidas en los Planes Generales de Ordenación ...»*

El PGM0, atendiendo a las competencias que, para la designación de las entidades u organismos que han de formular los Planes Especiales, le otorgan las disposiciones legislativas antes mencionadas, dispone, con referencia a la OI/3 PUERTO (Anexo. Página 106):

*«La ejecución de esta Operación Integrada se llevará a cabo mediante un Plan Especial a redactar por iniciativa de la Junta del Puerto durante el Primer Cuatrienio».*

Siendo, por tanto, la Junta del Puerto el órgano legitimado para la redacción del Plan Especial, le corresponde a la misma



la aprobación inicial y provisional, a tenor de lo dispuesto en los números 1 y 2 del artículo 146 RP:

*«1. La aprobación inicial de los Planes Especiales, cualquiera que sea su objeto, corresponderá a la Entidad u Organismo que los hubiere redactado.*

*2. La misma Entidad u Organismo será la competente para su tramitación y aprobación provisional».*

Corresponde la aprobación definitiva al Ayuntamiento de Alicante, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto-Ley 16/1981 de 16 de octubre, que establece:

*«1. Los Ayuntamientos de capitales de provincia y ciudades de más de 50.000 habitantes serán competentes para la aprobación de Planes parciales y de Planes especiales que desarrollen y se ajusten a las determinaciones del Plan general».*

La intervención de la Comisión Territorial de Urbanismo queda regulada por el segundo párrafo de este mismo precepto, según el cual:

*«A este efecto, una vez otorgada la aprobación provisional, el Plan se someterá a informe no vinculante de la Comisión Provincial de Urbanismo correspondiente<sup>5</sup>, informe que se entenderá favorable si no se emite en el plazo de un mes desde la recepción del expediente completo por el citado organismo».*

---

<sup>5</sup> A este respecto, cabe recordar que a la Comisión Provincial de Urbanismo, órgano que, a la sazón, tenía la competencia de que hablamos, se sustituyó por la Comisión Territorial de Urbanismo, en virtud de las modificaciones que dentro de los órganos administrativos urbanísticos se han producido por las transferencias de competencias del Estado a la Comunidad Autónoma Valenciana.



## 1.2. INFORMACIÓN URBANÍSTICA.

### 1.2.1. Planeamiento vigente, planimetría y ámbito de actuación.

El presente PE es el instrumento señalado en el PGM0 de Alicante actualmente vigente (aprobado definitivamente en fecha 27-3-1987) para desarrollar lo previsto en la OI/3 PUERTO. En el Anexo I a este texto se incluyen reproducciones en fotocopia de las páginas correspondientes a las disposiciones que afectan, en general, a las Operaciones Integradas y las que, en particular, interesan a la OI/3 PUERTO.

Las hojas correspondientes a los planos del PGM0 donde se incluyen los terrenos que constituyen el ámbito de actuación del presente PE se han reproducido, en fotocopia reducida, y se incorporan al mencionado Anexo.

Para la confección de este documento se han empleado dichas hojas (identificadas en la minuta como I -10-, J -8, 9 y 10- y K -8, 9 y 10-, con las que se ha compuesto un solo plano, en el que se ha señalado con un recuadro la zona afectada por la OI/3 PUERTO, y figura en la documentación del PE, como plano iu-1.



### 1.2.2. Características del terreno.

Siendo el terreno totalmente llano y sensiblemente horizontal, los siguientes planos pueden permitir una definición exacta de las características del terreno que constituye el ámbito de la OI/3 PUERTO:

- Plano de batimetrías intraportuarias, que figura en la documentación disponible en el Puerto.
- Planos catastrales (a escala 1:500), que indican, con un alto grado de precisión, los detalles más relevantes de las zonas sometidas a estudio dentro del ámbito de la OI/3 PUERTO. Se han empleado las hojas señaladas con los identificativos I10 -2, 6 y 7-, J9 -1, 2, 3, 4, 5, 6 y 8- y J10 -1, 3 y 5-.
- Planos del PGM0 (a escala 1:3000), utilizados como soporte para la documentación gráfica de la ordenación general. Se han empleado las hojas que figuran en la minuta con los identificativos señalados en la página anterior.

Estos planos han servido como cartografía básica de los que componen el presente PE.

Por otro lado, el PGM0 y, muy especialmente, el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, contienen suficientes datos referidos a cuestiones relacionadas con el medio físico que constituye el ámbito de esta OI/3 PUERTO, por lo que nos remitimos a ambos para lo concerniente a la descripción del mismo en algunos aspectos relevantes (climatología, geología y geomorfología, descripción de los terrenos, etc.).



### 1.2.3. Usos actuales de las edificaciones.

En la documentación anexa, en el Tomo 1, dedicado al análisis de la edificación existente, se hace una valoración arquitectónica exhaustiva de la totalidad de los edificios incluidos en terrenos portuarios. De los reseñados, sólo 23 (además de los que están dentro de la parcela de instalaciones de CAMPSA) están incluidos dentro del ámbito del PE y, de éstos, sólo 10 requieren consideraciones específicas, por tratarse de edificios que, a causa de estar en emplazamientos que perturban el desarrollo de las determinaciones del PE, han de ser objeto de actuaciones concretas. Tales edificios son los siguientes:

- Los edificios y las instalaciones de CAMPSA situadas en el suelo que la OI/3 señala que deben servir como soporte para la concentración de servicios y actividades terciarias en la zona de Poniente.
- El edificio de la Junta del Puerto, incluida la parte ocupada por la Comandancia de Marina.
- La Comisaría de Policía.
- El tinglado 4-1, que fue utilizado como Estación Marítima.
- La Estación Fitosanitaria y los Edificios de Sanidad y de Prácticos.
- Los tinglados 6-1, 8-1 y 8-2, emplazados en la zona que ha de servir para la construcción de los servicios terciarios que constituyen las instalaciones de apoyo en tierra a las instalaciones náutico-deportivas.
- El Real Club de Regatas, que ocupa el emplazamiento que se asigna al Servicio de Transporte Local.

Además de los edificios reseñados, existen instalaciones que resultarán afectadas por la ejecución de las determinaciones contenidas en el PE. La única reseñable por este concepto es la Estación de Benalúa y su playa de vías, así como los tinglados y edificios situados dentro de los propios terrenos de RENFE.



Mención especial merece el caso del Hotel Meliá, que aunque ocupa una zona que se considera deseable ordenar como Paseo Marítimo, y, por tanto, recuperar para uso público, no constituye una zona fundamental para conseguir los sistemas generales que son objeto de este PE.

Por lo que se refiere a las infraestructuras, las que afectan a la zona ordenada por el PE son las siguientes:

- Red de desagües del alcantarillado de la ciudad que vierten directamente a varias dársenas del Puerto, sin depurar. En el Plano de Información iu-6 se grafía dicha red. Las tuberías que vierten en el Puerto tienen teóricamente carácter de aliviaderos, aunque en la práctica producen vertidos directos como consecuencia de las insuficiencias de la Estación Depuradora.
- Túneles de desagüe de las aguas pluviales que vierten a las dársenas del Puerto. En el Plano de Información iu-7 se grafían los mismos.
- Red de Suministro de Energía Eléctrica y de Alumbrado Público de la zona comprendida dentro del ámbito de este PE. En el Plano de Información iu-9 se recoge esta información.



#### 1.2.4. Estudio de la estructura de la propiedad.

En el plano de Información iu-1 se define con exactitud la "Línea de Servicio", que delimita la Zona de Servicio del Puerto. Por otro lado, en el plano iu-4 figuran también señalados los límites que tiene la actual propiedad de RENFE en la zona de la estación de Benalúa y que se integran en la OI/3 PUERTO, así como la superficie correspondiente a los terrenos de la Avda. de Elche. Las superficies correspondientes a cada propietario se ofrecen en la siguiente tabla:

PROPIETARIO	SUPERFICIE
Puerto	1.031.681
RENFE	56.226
D.G. Carreteras	19.000
TOTAL	1.106.907

Ahora bien, no todos los terrenos que forman parte de la OI/3 se integran en el PE con la misma precisión en cuanto a su ordenación urbanística, puesto que, como se ha dicho, los suelos incluidos dentro de la Zona de Servicio del Puerto no están automáticamente bajo competencia de las autoridades urbanísticas, sino que sobre ellos habrá de aplicarse lo que se determina en la legislación sobre Puertos actualmente vigente, de forma que sólo las actuaciones ejecutadas por particulares han de estar sujetas a la la concesión de licencia por parte de las autoridades urbanísticas.

En los suelos integrados en la actual Zona de Servicio del Puerto se han otorgado diversas concesiones. Los concesionarios, la fecha en que las concesiones se otorgaron, el uso a que se destinaban y su estado actual, se exponen en la siguiente tabla:



CONCESIONARIO	FECHA	SUPERFICIE	ESTADO	USO (OBSERVACIONES)
CAMPSA	16-11-1963	109 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Instalación de suministro a pesqueros
	27-1-1967	14 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Tubería de suministro a buques
	30-VI-1969	14.700 m <sup>2</sup>	CADUCADA	Suelo firme para instalaciones de CAMPSA
	30-VI-1969	52.736 m <sup>2</sup>	CADUCADA	Suelo ganada al mar para instal. de CAMPSA
	16-1-1974	674 m <sup>2</sup>	INEXISTENTE	Autorización para aparcamiento
	20-X-1980	47 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Almacén de manguera y otro material
	11-V-1987	1.380 m <sup>2</sup>	VIGENTE	Oleoducto Puerto-Aeropuerto
	18-V-1988	198 m <sup>2</sup>	CADUCADA	Tubería para Servicio contra Incendios
REAL CLUB DE REGATAS	13-IV-1909		VIGENTE	Exclusivamente edificio Club de Regatas
	29-10-1985	615 m <sup>2</sup>	CADUCADA	Pabellón de botes (prohibición de restaur.)
DARSEMAR			INEXISTENTE	No existe concesión. Prohibido expresamente



1.2.5. Resultado del trámite de Exposición Pública.

Una vez el PE inicialmente aprobado, fue sometido al trámite de Exposición Pública durante dos meses, ampliando al doble el plazo mínimo preceptuado por la legislación urbanística vigente.

Al margen de los Informes emitidos por el Ayuntamiento, preceptivo, y por la Comisión Territorial de Urbanismo, ni preceptivo ni vinculante en ese momento procedimental, se recibieron un total de trece alegaciones, que se informan en el documento que se adjunta bajo el título "Informe de Alegaciones al Plan Especial del Puerto inicialmente aprobado".

De las alegaciones presentadas, las que a continuación se relacionan fueron admitidas, por lo que se incorporan a la ordenación que se propone para su aprobación provisional:

- Plantear una nueva metodología expositiva del PE, excluyendo de las determinaciones del mismo los aspectos estrictamente portuarios, que se incluían en el PE inicialmente aprobado, al haber utilizado directamente los planos del Programa Director del Desarrollo Portuario, documento del que ya se ha hablado en la página 17 de esta Memoria.
- Comprobar que los plazos acordados en el Plan de Etapas para la ejecución del PE, son concordantes con los plazos máximos de ejecución del Plan General.
- Reducir la altura de las nuevas edificaciones en los lugares señalados por el Ayuntamiento hasta un máximo de 9 metros sobre el extradós del forjado superior del semisótano o, si éste no existiere, sobre la rasante del terreno.



- Reducir el aprovechamiento de la zona de usos terciarios localizada en torno a las instalaciones de CAMPSA.
- Establecer con la máxima claridad posible que los aparcamientos subterráneos previstos en el Sector 4 (Zona de Poniente) no se construirán bajo la zona, actualmente en propiedad de RENFE, destinada a zona ajardinada (Parque Lineal).
- Fijar un aprovechamiento edificatorio máximo para el Sector 7.
- Matizar la necesidad de conservar el conjunto de las edificaciones portuarias cuya demolición no se haya previsto, en el sentido de hacer posible su traslado o demolición, permitiendo pero no exigiendo su conservación, según aconsejen las circunstancias concretas en función de las previsiones que contiene la ordenación que se propone.
- Reducir el viario previsto en el área del muelle de Levante en la zona de su enlace con el viario urbano, pasando de los seis carriles inicialmente previstos a cuatro.
- Encomendar la redacción de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental con carácter previo a la aprobación definitiva.
- Eliminar todos los Estudios de Detalle, procediendo a realizar una ordenación que tenga la máxima precisión requerida por el RP.
- Reducir la altura emergente de los semisótanos de aparcamiento de 1'50 a 0'80 mts., medidos desde la rasante del terreno hasta el intradós del forjado superior.



- Prevenir el realojamiento de las dependencias de la Comandancia de Marina, permitiendo la construcción de dos plantas sobre el edificio que ocupa el Servicio de Explotación, que tiene en la actualidad una sola planta.
- Excluir de la ordenación de la dársena interior los usos pesqueros.
- Incluir los terrenos del área de la Estación de Benalúa y su playa de vías, que son propiedad de RENFE, dentro del ámbito de actuación del PE, referenciando en su documentación las determinaciones urbanísticas que le sean de aplicación.
- Indicar con toda precisión, y tanto en los planos como en las ordenanzas, la parte de los terrenos a que aludimos en el párrafo anterior que se destina a la zona ajardinada de transición que requiere la propia OI/3 (señalada en el Informe Municipal como Parque Lineal), y la parte destinada a zona edificable, citada de manera algo imprecisa en el PE inicialmente aprobado, señalando la superficie de que consta y la edificabilidad que se le asigna, así como mencionando el régimen de conservación aplicable a las edificaciones y los usos que se admiten.
- Asumir el compromiso de hacer llegar al Ayuntamiento la necesidad de que el futuro acuerdo tripartito a celebrar entre el Ayuntamiento, RENFE y el Puerto, para estudiar que el modo en que han de aplicarse las determinaciones urbanísticas que contiene este PE, contemple sistemas de financiación convenidos entre las partes.



Con posterioridad a la aprobación provisional, y de acuerdo con lo establecido en el art. 132 RP, el Ayuntamiento formuló una serie de observaciones relativas a ciertas deficiencias que deberían ser subsanadas y que se relacionan a continuación:

- Suprimir en la documentación, especialmente en la gráfica, toda referencia a los supuestos de ordenación del PDDP que no se incluyen en el PE, para evitar que puedan entenderse como incluidos en la Aprobación Definitiva.
- Modificar los accesos a la zona de usos portuarios, de forma que el de la Avda. Óscar Esplá (acceso al área de Almacenaje y Usos Industriales) no puede entenderse como un acceso al Puerto mediante un vial quebrado.
- Dotar a la nueva carretera de una mediana central de 2 metros a su paso por la zona de usos terciarios, modificando su trazado de forma que se incluya un acceso en rotonda de 30 metros de radio interior mínimo, en la intersección con la Avda. Óscar Esplá. Señalar parámetros de separación de la edificación sobre semisótano, de forma que se puedan considerar parcelas menores en los sectores 1 y 2, y que permitan una continuidad visual del eje de la Avda. Óscar Esplá.
- Incluir el acceso AZP proyectado por el MOPT en los planos de ordenación.
- Establecer condiciones par el otorgamiento de licencias de edificación y, por tanto, fijar las normas y ordenanzas a que habrán de someterse las edificaciones e instalaciones que se sujeten al procedimiento previsto.
- Establecer un retranqueo a cantiles de 10 metros en lugar de los 15 inicialmente previstos.



- Prever una rotonda en la zona en que se ubica el monumento a Canalejas. Tal previsión se realiza a título indicativo, por cuanto el área en que se inscribe dicha rotonda rebasa el ámbito superficial del presente PE. Consiguientemente, se sugiere que la construcción de dicha rotonda se realice a través de una obra aislada de urbanización y por cuenta del Ayuntamiento. En todo caso, la construcción de la rotonda deberá ir precedida de un compromiso municipal de permitir el tránsito de vehículos y máquinas del Puerto entre ambas Unidades portuarias.
- Plantar un árbol por cada plaza de aparcamiento que se cree, una vez sea desplazado el actual, cuando se acometan las obras de desplazamiento de la carretera, desde la avda. Almirante Guillén Tato al emplazamiento que se determina en el presente PE.
- Conservar el espacio por el que discurre la prolongación teórica de la Avda. Óscar Esplá libre de edificación sobre el trasdós del sótano del aparcamiento, es decir, sobre la rasante. La urbanización de esta zona deberá considerar la necesidad de evacuación de las aguas al mar.



### 1.2.6. Estudios Complementarios.

La naturaleza de este Plan Especial implica la necesidad de que, de acuerdo con las previsiones del art. 77-b RP, formen parte del mismo una serie de Estudios Complementarios. Alguno de ellos, como el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, son legalmente exigibles<sup>6</sup>. Otros son desarrollos pormenorizados de algunos aspectos de la Información Urbanística que resultan necesarios para ilustrar y motivar decisiones de planeamiento contenidas en el PE.

Los documentos que se incluyen dentro de estos Estudios Complementarios son los siguientes:

- Historia y Arquitectura del Puerto de Alicante, que contiene un análisis sobre la evolución del Puerto de Alicante en los últimos siglos y una pormenorizada descripción crítica de carácter arquitectónico de cada uno de los edificios existentes en el ámbito del Puerto (Vol. 1).
- Documentación relativa al Acceso Principal del Puerto según proyecto elaborado por el Área de Planeamiento, Proyectos y Obras de la Demarcación de Carreteras del Estado de Valencia, adscrita, como se sabe, a la Dirección General de Carreteras del MOPT (Vol. 2).
- Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, que resulta preceptivo para este tipo de instrumentos de ordenación (Vol. 4).

---

<sup>6</sup> Los Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental son exigibles para este Plan Especial en virtud de lo dispuesto en el Real Decreto-Ley 1302/86 de 28 de junio (B.O.E. de 30 de junio del mismo año) y en el Real Decreto 1131/88 de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que desarrolla aquel.



### 1.3. CRITERIOS A SEGUIR EN EL PLAN ESPECIAL.

La OI/3 PUERTO define como su objetivo principal el de "compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del Puerto" con "su emplazamiento en una situación estratégica de la ciudad".

La propia OI/3 indica que tal objetivo se entiende cumplido en el momento en que se proceda a "plasmear en un instrumento de ordenación todas las acciones necesarias de edificación y de uso del suelo a realizar en la zona portuaria" que:

- 1º. "Represente un soporte legal para el sometimiento de todas ellas a la preceptiva licencia municipal".
- 2º. Permita la actividad portuaria, "sin disminuir la funcionalidad ni las futuras expansiones del Puerto", pero siempre que quede garantizado que "éstas se enmarcan en un contexto urbano".

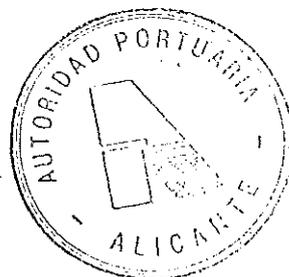
Como quiera que la Ley del Suelo no es competente para regular la actividad portuaria, que se sujeta a lo dispuesto en instrumentos legales específicos de similar rango que le son de aplicación, ni tampoco está sometido al arbitrio de las decisiones municipales, pues así queda establecido en el art. 149-20º de la Constitución Española, puede entenderse que el PGM de Alicante se debe referir a la necesidad de planear urbanísticamente las zonas que están inmediatas al borde urbano, y, en especial, a la que se encuentra en la parte central de la Ciudad, ocupando buena parte de su fachada al mar. De acuerdo con esta interpretación, el control municipal se extendería exclusivamente a los supuestos edificatorios que se contemplan en las ordenanzas de este PE, quedando fuera de dicho control las construcciones realizadas por las Autoridades Portuarias que se realicen dentro del Dominio Público Portuario y que tengan usos directamente asociados a la actividad portuaria (arts. 19-1 y 19-3 Ley de Puertos)



En los textos que se contienen dentro de la OI/3 PUERTO se percibe el deseo municipal de que sea el Ayuntamiento el último ente administrativo en quien recaiga el control del proceso urbanístico de las zonas que queden sometidas a disciplina urbanística, pues no otro es el tenor que puede atribuirse a la indicación de que será el propio Ayuntamiento quien deba otorgar las licencias de edificación al Puerto.

Tal pretensión, en lo que respecta a la Zona de Servicio, sólo puede hacerse realidad mediante un acuerdo (una *coincidencia de voluntades*, como señala literalmente la OI/3) con la Dirección General de Puertos del MOPUT, que deberá asumir, si lo estima conveniente, que esta Licencia Municipal de Construcción resulta preceptiva para las edificaciones portuarias que acometa en la Zona de Servicio, pues cabe recordar que la reserva que para el Ministerio establece la vigente Ley de Puertos no puede ser obviada por la mera voluntad municipal, aunque sea a través de las determinaciones de un PGMO.

Otro aspecto importante a señalar es el referido al ámbito a que se refiere la OI/3. Aunque tal ámbito resulta definido con precisión en los planos de ordenación (por más que para dar cumplimiento a los objetivos que se proponen haya que asumir variaciones, ligerísimas en todo caso, de los límites señalados), los textos hacen constante referencia al Área Portuaria, por lo que cabría entender que sólo habrían de integrarse los terrenos que son propiedad del Puerto. Es obvio, sin embargo, que dentro de la OI/3 deben entenderse incluidos los terrenos asociados a la Estación de Benalúa y al resto de las instalaciones de RENFE situadas en esta zona, ya que por su naturaleza y uso se prestan a consideraciones muy similares a las vertidas acerca del Puerto, así como también ha de integrarse el suelo de la Avda. de Elche



que se incluye, y cuya propiedad es de la Dirección General de Carreteras<sup>7</sup>.

Así pues, y en lo que hace referencia a esta parte del enunciado programático de la OI/3 podría decirse, sintéticamente, que a través de la misma se pretende lograr que se establezcan unas ordenanzas reguladoras de las características urbanísticas que son de aplicación a los suelos que los sistemas generales y los accesos determinan en las zonas inmediatas al borde urbano sur, de forma que se garantice una construcción reglada y coherente con el entorno, garantía que se ejercerá mediante el control municipal a través de los mecanismos de otorgamiento o denegación de las licencias de construcción.

Por lo que hace referencia a la necesidad de "compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del puerto" con el "funcionamiento de las restantes actividades urbanas", la OI/3 parece querer remarcar el carácter obligadamente subsidiario de las determinaciones específicas del PE que se formule en su cumplimiento con las características del medio urbano inmediato y con las necesidades del municipio en general.

Tal pretensión es no sólo cabal sino ajustada al contenido legal atribuible a las Operaciones Integradas que, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente y por el propio PGMO, se formulan para resolver los sistemas generales, integrándolas en el medio urbano. Por tanto, con la OI/3 PUERTO se pretende promover el establecimiento de un sistema general de tránsito rodado que mejore y simplifique el actual esquema de ordenación vial, especialmente en lo que respecta al tránsito Este-Oeste, lo que conlleva la mejora de los accesos al Puerto y la reordenación de las actividades portuarias. Además, este sistema general

---

<sup>7</sup> Evidentemente, la titularidad de todos los suelos a que se hace referencia es del Patrimonio del Estado, que los adscribe a los organismos que se mencionan para su gestión, por lo que su designación como propietarios en este texto responde exclusivamente a criterios de economía expositiva.



de tránsito rodado deberá llevar aparejado un sistema de espacios libres que sean realmente accesibles y utilizables por los ciudadanos, de forma que permitan separar y diferenciar el borde urbano del propio sistema de viales y de las áreas de actividad portuaria.

La OI/3, además de referir los objetivos programáticos principales, señala con precisión algunas de las actuaciones que deben contemplarse en el diseño de la ordenación general. Tales actuaciones se refieren concretamente a los siguientes aspectos:

1º. En relación a la Estación de Benalúa (OI/3, 2, a).

Ampliación de la Estación de Ferrocarril de Benalúa para destinarla a Terminal de Mercancías.

2º. En relación al área portuaria (OI/3. 2,b y c).

a) Admisión de usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Areas Industriales reguladas en el Plan General, en las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA.

b) En el resto del suelo comprendido en la zona portuaria y su expansión prevista sólo se admitirán actividades portuarias propiamente dichas. La ordenación que se efectúe deberá señalar las zonas destinadas a:

- Estación Marítima.
- Puerto Deportivo.
- Puerto Comercial.



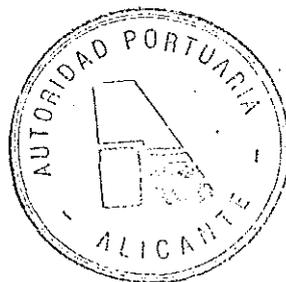
c) Los dos actuales accesos al Puerto podrán ser conservados, si bien se aplicarán restricciones al tráfico pesado.

Se construirá un nuevo acceso, situado al Suroeste del Puerto, con paso a distinto nivel, dirigido a canalizar específicamente el tráfico pesado.

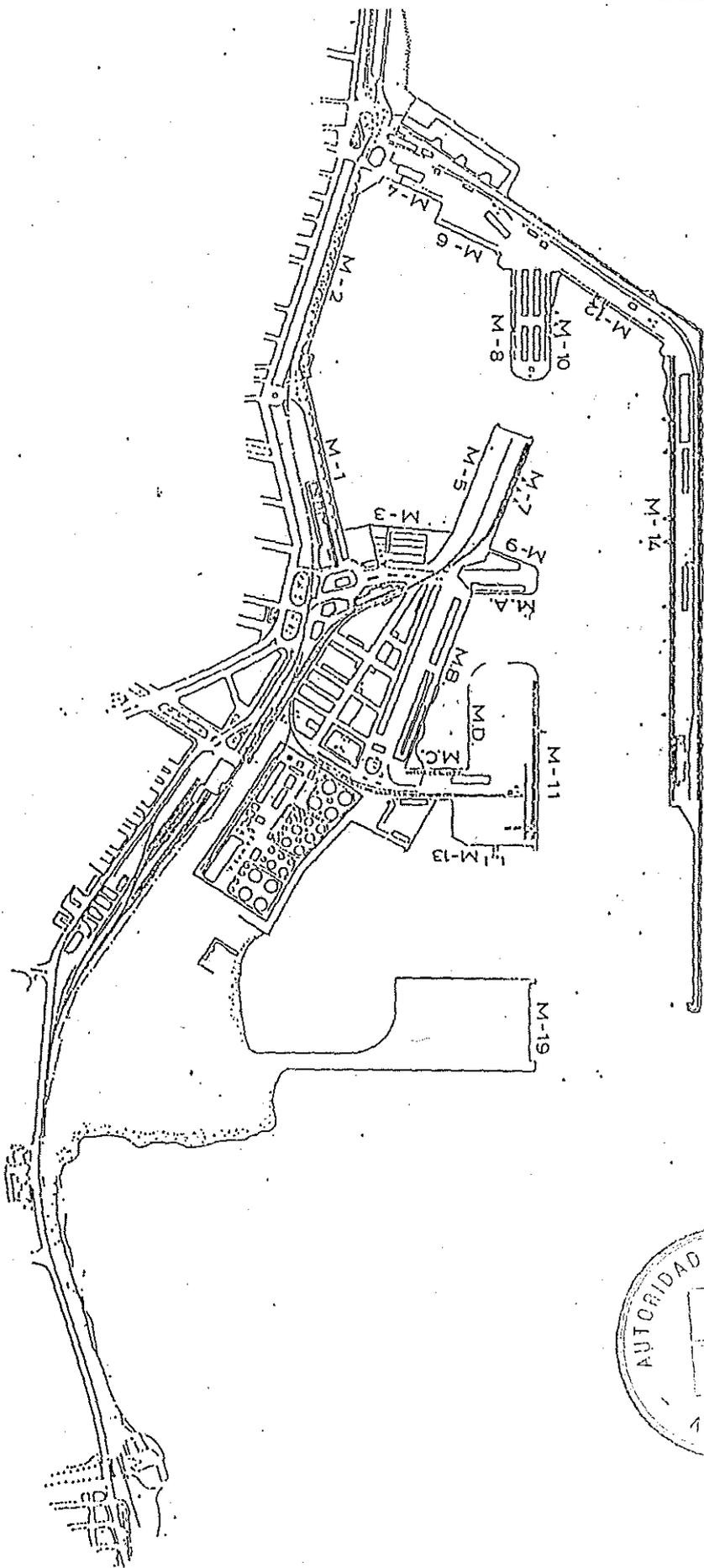
3º. En relación con el borde Norte del Puerto (OI/3, 2, d).

Se reordenará la zona de Borde Norte del Puerto, trasladando hacia el interior de la zona portuaria la actual carretera de Murcia, previendo una zona ajardinada de transición entre ésta y el borde urbano.

Si bien, los criterios de ordenación señalados en la OI/3 son precisos, parece conveniente definir otros criterios que se han seguido en la ordenación. Estos criterios, descritos a continuación, guardan estrecha relación con la necesidad de armonizar las determinaciones del PE con los objetivos señalados para el mismo por el PGMO en la OI/3, así como precisar, si es necesario, el sentido y alcance de las actuaciones propuestas en el PGMO.



DENOMINACION MUELLES ACTUALES



1984 que se reproduce en la nota a pie de la página 94 de este mismo documento.

Además, en determinados suelos no incluidos en la OI/3 pero que han de resultar indirectamente afectados por las determinaciones del PE, se sugieren diversas soluciones de posible adopción mediante obras aisladas de urbanización.



### 1.3.2. Superficies consideradas.

El estudio de las superficies que contiene el área delimitada dentro de la OI/3 PUERTO exige una previa clarificación acerca de la naturaleza de los suelos incluidos en la misma, que constan de dos partes:

- Una parte marítima, que no puede ser considerada como suelo, y que está compuesta por las superficies acuáticas interiores al Puerto. Esta parte no puede ser incluida dentro de las superficies del PE como Suelo Urbano.
- Una parte terrestre, constituida por los terrenos existentes en el momento de la formación del PGMO, incluidos los que en aquel momento se preveían ganar al mar. Esta parte está integrada, en su totalidad, dentro del Suelo Urbano. Consiguientemente, y a tenor de lo que dispone la legislación vigente, es obvio que sobre los mismos cabe perfectamente un desarrollo urbanístico realizado mediante un PE. Sin embargo, el terreno realmente ganado al mar se ha realizado en algún punto sobre la parte marítima, quedando en cambio, en otros puntos, el suelo urbano constituido por superficies todavía acuáticas.

En consecuencia, se pueden distinguir:

- Suelos firmes comprendidos dentro de los límites de la OI/3 PUERTO y considerados, por tanto, como Suelo Urbano.
- Suelos firmes ya ganados o que serán ganados al mar como relleno de dársenas que están incluidos en la OI/3, pero que se integran en la misma, en la documentación del PGMO, en calidad de partes marítimas. Estos suelos no están clasificados en el PGMO ni como



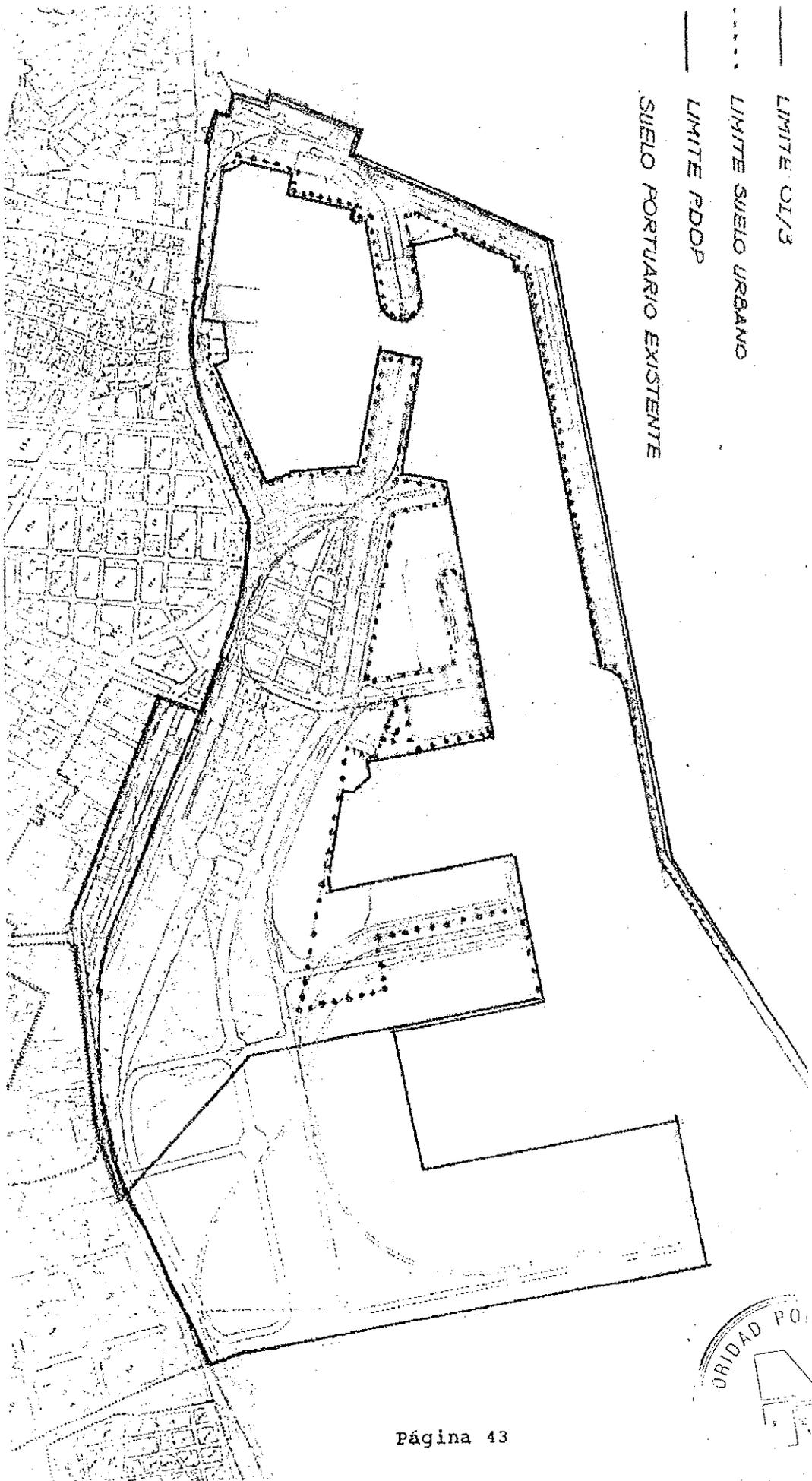
Urbanos ni como Urbanizables, por lo que, en principio, cabría otorgarles la clasificación de No Urbanizables, de acuerdo con lo señalado en el art. 24 RP. No obstante, puede atribuírseles la condición de "Suelo portuario" en aplicación de lo dispuesto en el artículo 104.4 de las Normas Urbanísticas del PGMO de Alicante, según el cual se consideran como tal «los terrenos que se ganen al mar dentro del perímetro de extensión máxima de la zona portuaria señalado en dicho Plano» (Véase el Anexo I).

El PGMO no contiene datos cuantitativos acerca de la superficie que tiene la OI/3 PUERTO. Por consiguiente, las superficies que se ofrecen en las tablas que cierran este epígrafe, proceden de la medición de las superficies que tienen los planos incorporados a la documentación del PE, que, como se ha advertido anteriormente, están confeccionados a partir de la cartografía de que se dispone, y que procede tanto de los fondos documentales del Puerto como de los del Ayuntamiento y que, generalmente, está a escala 1:2.000, aunque algunos puntos se han podido precisar a través de los planos catastrales, que están a escala 1:500. A los efectos perseguidos en este PE, y teniendo en cuenta que las incertidumbres superficiales que puede haber en este momento se producen exclusivamente en las áreas que se inscriben dentro de la competencia portuaria, como producto del carácter meramente indicativo del PDDP, las superficies que se suministran tienen una precisión más que aceptable. Los suelos a que se hace referencia en el párrafo anterior, se han reflejado en la siguiente tabla:

SUPERFICIES DE QUE CONSTA LA OI/3 PUERTO (Cifras en m <sup>2</sup> )					
PROPIETARIOS	S. Urbano	S. N. U. ◊	TIERRA	AGUA	TOTAL
Dirección Gral. Carreteras	19.000		19.000		19.000
R.E.N.F.E.	56.226		56.226		56.226
Dirección Gral. Puertos	1.031.681	175.578 ◊	1.207.259	892.320	2.099.579
TOTAL	1.106.907	175.578 ◊	1.282.485	892.320	2.174.805

◊ Terrenos ganados al mar dentro del ámbito de la OI/3.





SUELO PORTUARIO EXISTENTE

LIMITE PDDP

LIMITE SUELO URBANO

LIMITE OI/3

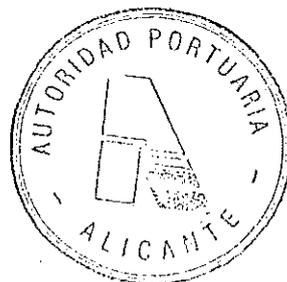


En el gráfico de la página 43 se señalan con distintos trazos de color rojo.

A efectos de información conviene detenerse en el PDDP ya citado anteriormente. Este documento se refiere al área delimitada por la línea de servicio del Puerto, que no coincide, ni en la delimitación de los terrenos ni en la cuantía de su superficie ni en los límites temporales, con los de la OI/3. Incluye terrenos que están fuera de la OI/3 (terrenos ganados al mar hacia Poniente y en el Paseo del Conde de Vellellano) y excluye otros que sí están dentro de la misma (actuales terrenos de RENFE y Avda. de Elche), pero que no son propiedad del Puerto, lo cual es perfectamente lógico.

La mayor o menor amplitud que tenga el área sobre el que se desarrolla el PDDP es una decisión que compete exclusivamente a la Dirección General de Puertos del MOPT. En virtud de las decisiones adoptadas por este organismo, el PDDP requiere disponer de dos tipos de superficies:

□ Una parte terrestre que, además de las comprendidas en la OI/3, con las citadas exclusiones, prevé que haya otra clase de suelos, constituida por grandes extensiones de espacios terrestres, que en su totalidad serán ganadas al mar, que están no sólo fuera de los límites de la OI/3 PUERTO, sino que lo están también de los límites de los suelos clasificados como Urbanos o Urbanizables, lo cual es lógico, pues tales terrenos ni existían cuando se redactó el Plan, ni tampoco había previsión alguna a partir de la cual pudieran sus redactores establecer una normativa que permitiera su incorporación a las categorías de suelo antes mencionadas. Es probable asumir que la indicación que se hace en la regulación general de las OI (página 102 del Anejo), respecto a que en «algunos casos se opera con suelos con distinta clasificación, en otros se necesita clasificar o reclasificar suelos o porciones sobrantes, etc» se hiciera para dar cobertura, entre otros supuestos, a éste.

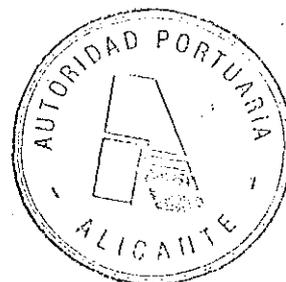


Tratándose de suelos cuyo destino no va a ser otro que el portuario, la clasificación que se les otorgue en la actualidad no implica variación alguna sobre las posibilidades que tienen de ser ordenados y construidos, siempre que tal ordenación y construcción tenga un destino inequívocamente portuario. Y ello no sólo porque la competencia administrativa y legal sobre las zonas portuarias corresponde a la Dirección General de Puertos y a la Ley de Puertos, respectivamente, sino también porque, en tanto que suelos no incluidos en la categoría de urbanos o urbanizables, serían posibles los usos que se permiten en suelos no urbanizables (art. 86 LS) acudiendo al procedimiento establecido en el art. 43.3 LS (en relación con el art. 85-1-2ª del mismo cuerpo legal).

En cualquier caso, dado que el PDDP no prevé en tal tipo de suelos otro uso que no sea el portuario, y, por tanto, no se ha establecido uso alguno que exija su previa clasificación como urbanos, no se plantea que esta pueda ser necesaria, al menos durante el período de vigencia del PGMO (12 años). Sería, por tanto, en la preceptiva revisión del mismo, cuando, si se estimara necesario, podría procederse a su reclasificación.

Coincide este criterio con el que contiene a este respecto el Informe Municipal a la aprobación inicial, ya que el Ayuntamiento de Alicante no estima ni necesario ni conveniente condicionar la aprobación del PE a la introducción de Modificaciones Puntuales en el PGMO previas a su revisión.

Otra superficie, marítima, que estará compuesta a su vez de dos zonas (una integrada dentro de los límites de la OI/3 y la otra no), pero sin que tal distinción afecte al régimen legal que le es de aplicación.



SUPERFICIES DE QUE CONSTA LA OI/3 PUERTO (Cifras en m <sup>2</sup> )					
PROPIETARIOS	S. Urbano	S. N. U. ◊	TIERRA	AGUA	TOTAL
Dirección Gral. Carrateras	19.000		19.000		19.000
R.E.N.F.E.	56.226		56.226		56.226
Dirección Gral. Puertos	1.031.681	175.578 ◊	1.207.259	892.320	2.099.579
TOTAL	1.106.907	175.578 ◊	1.282.485	892.320	2.174.805

SUPERFICIES DE QUE CONSTA EL PDDP					
LOCALIZACIÓN	S. Urbano	S. No U.	TIERRA	AGUA	TOTAL
Dentro de OI/3	1.031.681	175.578 ◊	1.207.259	892.320	2.099.579
Fuera de OI/3	9.050 †	616.412 *	625.462	379.146	1.004.558
TOTAL	1.040.731	791.990 †	1.832.721	1.366.000	3.104.137

- ◊ Terrenos ganados al mar dentro del ámbito de la OI/3.
- † Viales en suelo urbano incorporados al PE a efectos de hacer inteligible la ordenación, teniendo ésta, en lo que respecta a tales suelos, carácter indicativo. Estos suelos no se incorporan a la Junta de Compensación.
- \* Terrenos ganados al mar fuera del ámbito de la OI/3, y que no integran en el PDDP.
- † Suma de los terrenos ganados al mar, tanto si están dentro de la OI/3, como fuera de ella.

En el croquis de la página 43 están señalados con las líneas azules.

Dado que la supresión de las zonas contempladas en el PDDP y que son exteriores a la OI/3 no introducen, a juicio del Ayuntamiento, modificación alguna del PE inicialmente aprobado, en el que sí figuraban, aunque sin valor urbanístico alguno, se han hecho desaparecer del PE, haciéndose mención al PDDP no sólo a los efectos de dar idea de que el PE, cumpliendo el PGMO, permite el funcionamiento del Puerto y su futuro desarrollo, sino a los de usar una terminología (número con que se designa cada muelle, denominación y delimitación de los sectores de actividad portuaria, etc...) igual en los dos documentos cuando se refieren a las mismas áreas.



### 1.3.3. Criterios a seguir en la ordenación y el diseño.

Al margen de que a lo largo de esta Memoria se han indicado diversos aspectos, de carácter general unos, puntuales otros, que han de incidir de manera sobresaliente en la ordenación que ha de acometerse o en el diseño concreto de las soluciones que se proponen, parece oportuno proceder a una sistematización de dichos criterios, así como a plantear cuantas precisiones resulten necesarias para aclarar el contenido y alcance de los mandatos municipales, aspectos que se abordan en los siguientes epígrafes.

#### 1.3.3.1. Respecto a la articulación Ciudad-Puerto y a las intervenciones en la zona de borde.

La inadecuación de la dársena interior del Puerto de Alicante para seguir asumiendo tráfico de mercancías, combinada con la creciente demanda de instalaciones náutico-deportivas y de servicios de transporte local, no sólo justifican sino que obligan a asumir que dicha dársena, al tiempo que ha de prescindir del tráfico de mercancías, es altamente idónea para acoger tales usos, que, por otra parte, resultarían muy favorables para la Ciudad, por su capacidad para integrarse de manera armoniosa en la vida urbana y social de Alicante, además de porque han de suponer un considerable impulso para diversos sectores económicos directa o indirectamente relacionados con tales actividades.

Consiguientemente, un criterio a seguir en la ordenación de este espacio consiste en conseguir la total apertura de la Ciudad al mar, que podrá y deberá integrar entre sus ofertas y entre sus atractivos la totalidad de los que puedan proporcionar los nuevos usos que se planteen en la dársena interior y en su entorno que, como se ha repetido a lo largo de esta Memoria, contienen actividades que, continuando ligadas al mar, se distinguen con



claridad de las "actividades portuarias clásicas de transporte y manipulación de mercancías".

Consecuentemente con lo anterior, la dársena interior del Puerto de Alicante debe destinarse a usos que tengan un carácter menos "portuario clásico" y más "urbano", lo que implicará que se mejore la accesibilidad, especialmente la peatonal, y que se estimule una mayor relación entre la Ciudad y este fragmento portuario, lo que viene dificultado en la actualidad, entre otras razones, por la incidencia negativa que en tal relación producen las actividades portuarias "clásicas" de transporte y manipulación de mercancías, con su necesario control aduanero.

Por tanto, el PE deberá extremar su cuidado en el diseño de las zonas de borde, tratando urbanísticamente las zonas del Puerto más próximas a la Ciudad de Alicante. La homogeneidad de las soluciones urbanísticas y arquitectónicas, la adecuada combinación de las soluciones estilísticas que se adopten, la racionalidad de los esquemas funcionales que se propongan y la voluntad de trascender de una ordenación y edificación estrictamente funcionalista, deben ser las bases a partir de las cuales se consiga un espacio, cuya significación emblemática para la Ciudad queda fuera de toda duda.

En tal sentido, la consecución de un Paseo Marítimo en el que los ciudadanos y visitantes disfruten de la proximidad del mar sin obstáculos de ningún género, y que discorra a lo largo del Paseo de Conde de Vellellano y de la Avda. del Almirante Guillén Tato (muelles 1 y 2, página 34), ha de ser uno de los criterios que más interés pueden despertar. De esta manera, no sólo se resuelve la aproximación de la Ciudad al mar sino que se logra obtener una amplia fachada marítima de uso peatonal para Alicante, desde el extremo Este de la Playa del Postiguet hasta el comienzo de las instalaciones portuarias de Poniente.



Por otro lado, la apertura al uso público de otras zonas en el Muelle de Levante, han de completar una política urbanística tendente a la recuperación social de espacios portuarios que están íntimamente ligados a la Ciudad.

La estrategia expuesta en los anteriores párrafos implica la necesidad de que la Ciudad de Alicante complete tales acciones, acometiendo obras tendentes a mejorar el tramo litoral Sur. En dicha zona, que es uno de los tres grandes accesos con que cuenta Alicante, debe procederse a una completa rehabilitación escénica, acorde con el carácter que debe darse a esta Ciudad, y correspondiente, por tanto, a la tentativa de convertirla en un gran centro de servicios.

Ahora bien, la aplicación de estos criterios ha de tener presente la necesidad de asegurar al máximo la viabilidad de las propuestas que llevan aparejadas. No sólo desde un punto de vista urbanístico sino también económico. Será necesario, por tanto, que se logren acuerdos puntuales con los diversos órganos de la Administración afectados para lograr que los objetivos a conseguir por parte de algunos no impliquen detrimentos significativos del patrimonio o de los intereses de los demás, lo que, con demasiada frecuencia, viene a suponer que las acciones propuestas en los Planes no tengan adecuada respuesta en el terreno de la realidad objetiva.

1.3.3.2. Respecto al sistema general de tránsito rodado y de espacios libres.

1.3.3.2.1. Vial principal.

Ya se ha hablado de la dificultad que supone para la ordenación completa de la vía principal de tráfico (vial que asume un papel decisivo en la estructuración del PE y que es el soporte básico en el que se fundamenta el sistema general de



espacios libres, aspectos, ambos, que conforman dos de los principales objetivos que se persiguen en la OI/3), la exclusión de algunas partes del mismo entre las zonas que constituyen el ámbito de la propia OI/3. Asimismo, se han dejado sentados los criterios que se seguirán en tales casos.

Por lo que respecta al segmento del vial que debe desarrollarse a partir de la Plaza de Galicia (Avda. de Loring) en dirección a Poniente, fragmento que se incluye en el ámbito de la OI/3, el PGMO establece que la actual Carretera de Murcia ha de trasladarse *"hacia el interior de la zona portuaria"*, dejando, entre la carretera trasladada y el borde urbano, una zona ajardinada de transición.

La interpretación que tal mandato establece es, en nuestra opinión, clara. No se trata de desdoblar la actual Carretera de Murcia en dos calzadas unidireccionales paralelas (solución que, no obstante, el PE inicialmente aprobado contempla, siquiera indicativamente, a fin de que las autoridades competentes la analicen más profundamente y la asuman, en caso de considerarla conveniente), sino de sustituir la actual Carretera por otra, que se habrá de trazar *hacia el interior de la zona portuaria*.

Un motivo de posible discrepancia en la interpretación de las indicaciones del PGMO estriba en la definición del alcance que ha de darse al lugar a que, de acuerdo con este documento, ha de trasladarse la Carretera. La OI/3 emplea la expresión *"hacia el interior de la zona portuaria"*, indicación que, según nuestra opinión (y en función de una exégesis gramatical del tenor literal de la misma), no debe interpretarse sólo como sentido o dirección que debe tener el traslado, sino como su ubicación final. Si los redactores del PGMO hubieran planteado que la Carretera permaneciera en el exterior de la zona portuaria hubieran debido indicar que el vial se trasladaba *"hacia la zona*



portuaria" lo que permitiría que estuviera en el exterior de la zona portuaria, es decir en el interior de la zona ferroviaria.

El criterio del PE inicialmente aprobado consiste en entender que la nueva carretera ha de tener un trazado sensiblemente paralelo al actual, debiendo discurrir por el interior de la zona portuaria, precisamente en su borde Norte. Este criterio se ha plasmado en la ordenación que se presenta.

La alegación presentada por RENFE en el trámite de Exposición Pública del PE inicialmente aprobado contenía una propuesta ligeramente diferente, y que consistía en la desviación de la nueva carretera en dirección Sur, de manera que discurriera más al interior de la zona portuaria, quizá con el fin de obtener una mayor amplitud para el bulevar que discurre entre las dos carreteras (actual y futura). Tal ampliación no resulta en modo alguno indispensable, si bien, la inclusión de la rotonda solicitada por el Ayuntamiento obliga a que el trazado discorra ligeramente más al Sur que el que contenía el PE provisionalmente aprobado.

Una vez se efectue el traslado de la actual Carretera parece evidente que la actual Avda. de Elche quedaría como una vía ordinaria, que recogería el tráfico de Benalúa Sur, formando el borde urbano Sur de la ciudad. Ello haría posible una ordenación distinta de la actual, y que consistiría en la modificación de la actual sección a otra diferente en la que se mantuvieran únicamente dos calzadas de tráfico centrales y a la que se dotase de dos filas de aparcamientos laterales. Esta reordenación del borde Sur requeriría la adaptación del trazado de la Avda. de Loring en la zona en que se produce su intersección con la Avda. Oscar Esplá, suelo que está fuera del ámbito de la OI/3, por lo que la sugerencia que contiene este párrafo se formula a título indicativo. No obstante, si se considerase conveniente ejecutar-



"permitiría disponer de un gran bulevar ajardinado de unos 80 metros de anchura, en el que tendrían cabida las edificaciones a conservar existentes (Estación de Benalúa y edificios anejos que tuvieran interés) y nuevas edificaciones, agrupadas convenientemente de superficie y volumetría igual a las existentes en la actualidad".

No obstante lo anterior, cabe señalar que, en su fase inicial, el PE, siguiendo las indicaciones contenidas en el PDDP, determinó que, al no ser los terrenos a que nos referimos suelo portuario, no debería considerarse la ordenación de esta zona.

Durante el trámite de Exposición Pública, RENFE planteó una alegación en la que señaló, acertadamente, que el hecho de que la propiedad del terreno fuera distinta no era determinante para la inclusión o exclusión de los suelos dentro del ámbito del Plan, así como tampoco tenía influencia alguna en relación con las determinaciones que le eran de aplicación. En razón de los anteriores argumentos, RENFE solicitaba que se incluyera la zona a que nos referimos dentro del PE como área edificable, debiendo señalarse, en tal supuesto, las condiciones de ocupación, edificabilidad y uso que regían para la misma.

El PE acepta esta alegación y establece una ordenación en función de la cual se plantean dos zonas, separadas por un amplio paseo peatonal. Una de ellas se destinará a albergar la zona ajardinada de transición antes mencionada, que tendrá carácter de zona libre verde y un tratamiento análogo al del parque de Canalejas. La otra zona tendrá un tratamiento urbano, a partir del cual se puedan integrar los usos y servicios que la propia RENFE señala en su alegación.

El diseño concreto de esta segunda zona se realizará mediante el preceptivo proyecto de ejecución, aunque en este Plan



la, cabría acogerse a las posibilidades que en materia de desarrollo de obras parciales de infraestructura contiene el art. 67.3 RP.

#### 1.3.3.2.2. Paseo Marítimo y zonas ajardinadas.

Además, deberá estudiarse en profundidad el modo en que ha de resolverse el Paseo Marítimo que ha de establecerse desde uno a otro extremo de la dársena interior (en los muelles 1 y 2, página 37), lo que implicará el análisis de las acciones necesarias para garantizar que el uso público del mismo no sufra cortapisa alguna, para lo que deberán establecerse los criterios a seguir para que las concesiones existentes en la zona, y que supongan impedimentos al logro de tales objetivos, reviertan al Puerto.

Por otra parte, el PE deberá estudiar la ordenación de las zonas que deberán ser ajardinadas, y que completarán las ya formadas por los paseos de la Explanada de España, el Parque de Canalejas, las grandes isletas señaladas junto a la Plaza de Galicia, la ampliación de la acera Norte de la Avda. de Loring y, especialmente, la de los terrenos actualmente en propiedad de RENFE, que se ordenarán como una zona dotacional ligada a un parque. En dicho parque se acepta el criterio municipal de no incluir aparcamientos que mermen su superficie. Todo el conjunto descrito constituirá un paseo lineal continuo de unos 2,5 kms. de longitud.

#### 1.3.3.2.3. Parque Lineal.

La OI/3 establece que entre la nueva Carretera de Murcia, una vez se haya procedido al traslado previsto (y descrito en el epígrafe 1.3.3.2.1. de esta Memoria) y el borde urbano Sur, se establezca una zona ajardinada de transición. Esta indicación es la única que se establece, de manera que no se



determina ni la superficie ni su anchura, así como, lógicamente, su conformación ni su ordenación concreta. No obstante, parece evidente que no cabe deducir del texto del PGM0 que haya de dedicarse todo el suelo intersticial a ambas carreteras a zona ajardinada.

El hecho de que el Informe Municipal sobre el PE inicialmente aprobado haga referencia a esta zona denominándola "Parque Lineal" y exija que los aparcamientos previstos no interfieran en el mismo, permite pensar que se está refiriendo a una zona ajardinada de forma alargada, disposición que sería coherente con el resto de espacios que conforman el sistema de espacios libres ajardinados en el que se le quiere integrar. Todos estos espacios, citados en el epígrafe anterior, tienen una anchura aproximada de 30 mts., similar a la que se plantea en este caso.

A la vista de la argumentación anterior puede plantearse que el resto de los terrenos tengan un uso diferente al de la zona ajardinada de transición.

A similar conclusión se llega por aplicación de lo dispuesto en el párrafo d) de la normativa de la OI/2 del propio PGM0 de Alicante que señala lo siguiente:

*"Remodelación de la Estación Alicante-Benalúa para su uso de mercancías y apoyo al Puerto, desplazando parte de sus instalaciones hacia el mismo y confiriendo un tratamiento urbano a los terrenos liberados con este motivo".*

En este sentido, el PE inicialmente aprobado entendió las determinaciones del PGM0 de acuerdo con el criterio expresado en los anteriores párrafos, señalando que el traslado de la Carretera de Murcia hacia el interior del Puerto



se aporta una solución que debe entenderse como indicativa, con independencia de que sea la que figura en la documentación aportada por RENFE en su alegación. De cualquier forma, la conservación y restauración del edificio de la vieja estación debe considerarse como normativa, al margen de que pueda modificarse su uso.

1.3.3.3. Respecto a los usos y determinaciones asignables a las zonas portuarias.

El primero de los enunciados principales de la OI/3 es el que se refiere a la necesidad de proceder a la generación de un documento que establezca la ordenación de la edificación y los usos del suelo, cuyo control último ha de recaer en el Ayuntamiento a través del mecanismo de concesión o denegación de las licencias municipales de construcción.

A fin de conseguir los objetivos que se proponen se plantean algunas acciones, entre las cuales se destaca la definición de dos subzonas, una, típicamente portuaria, en la que deberían señalarse los emplazamientos de la Estación Marítima, del Puerto Deportivo y del Puerto Comercial; en la otra subzona, situada en torno a las instalaciones de CAMPSA, se autorizan usos industriales y de almacenaje.

En relación con este planteamiento de carácter general, puede incluirse el de desplazar las instalaciones ferroviarias hacia el Puerto, de forma que se logre, simultáneamente, atender los requerimientos funcionales que el Puerto tendrá en cuanto al transporte ferroviario de mercancías, y liberar suelo para que sea objeto de un tratamiento urbano.

Sobre la primera de las subzonas la OI/3 determina que se destinará a actividades portuarias propiamente dichas, precisando que se refiere tanto a la zona portuaria como a su expansión



prevista, es decir, a todo el suelo portuario incluido en la OI/3, tanto el actual como el que, dentro de ella, se gane al mar, ello, sin perjuicio, de que el PE no debe interferir «el estado funcional actual ni el desarrollo futuro del Puerto», lo que deja abierta la posibilidad de la futura expansión de la instalación portuaria fuera de los límites de la OI/3.

Ello nos lleva a un primer punto de reflexión en torno al régimen legal que es de aplicación en el caso que nos ocupa.

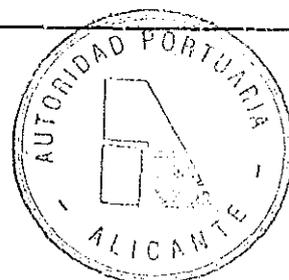
Parece imprescindible insistir en el hecho de que sobre el Puerto de Alicante, precisamente por estar declarado de Interés General<sup>8</sup>, tiene atribuidas las competencias exclusivas el Estado, según lo dispuesto en el art. 149-202 de la Constitución Española. Por tanto, no sólo la dirección y la gestión, en todos sus niveles, está atribuida a organismos estatales (la Junta del Puerto, dependiente de la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes), sino que su ordenación, construcciones y funcionamiento están regulados por cuerpos legales de naturaleza no urbanística y extra o supramunicipal: la Ley de Puertos y los Reglamentos que la desarrollan.

Este planteamiento traduce una inevitable segregación en el régimen aplicable a los suelos portuarios comprendidos en el ámbito de la OI/3.

Por una parte se van a desarrollar en ellos actividades de planeamiento interior y sus correspondientes obras de urbanización, promovidas por la Junta del Puerto, que escapan al control municipal. La articulación de estas actividades con la política territorial se produce a partir de la emisión de un informe por parte del Ayuntamiento. El procedimiento de aprobación es el ordinario en las obras públicas cuyo acto definitivo es la aprobación por la autoridad portuaria de los Proyectos Técnicos

---

<sup>8</sup> Véase la nota 2 de este mismo texto.



y estudios complementarios formulados para el caso, que desencadenan la declaración de utilidad pública.

De otra parte, se van a desarrollar actividades para la utilización del suelo mediante edificios, algunos promovidos por la propia Autoridad Portuaria y que, por tanto, van a gozar de idéntico régimen al reseñado en el párrafo anterior, pero otros, que serán promovidos sobre suelos en los que existan concesiones administrativas por personas distintas de la Autoridad Portuaria, deben someterse al control preventivo municipal, aunque las licencias urbanísticas estén condicionadas a la autoridad portuaria.

Aunque esta distinción no conlleva en sí misma un sentido espacial, el PE, al separar en las zonas portuarias las dos subzonas antes aludidas, lo hace precisamente en función de las actividades que con carácter de generalidad van a ser realizables en ellas.

Así en la subzona de usos portuarios más clásicos (tanto en la Unidad de Levante como en la de Poniente), que permanecerá cerrado bajo control de entrada y aduanero, se entiende que tanto las actuaciones de urbanización como las edificatorias -salvo excepciones- serán de competencia exclusiva de la Junta del Puerto, si bien se deban dar en ellas algunas ordenanzas que permitan al Ayuntamiento el control preventivo de los casos excepcionales.

En cuanto a la otra subzona, en la que, por lo general, la autoridad portuaria actuará solamente en lo referente a su urbanización y la actividad edificatoria se hará por iniciativa privada, sobre suelos edificables en régimen de concesión administrativa, esta actividad privada estará sometida al control municipal por lo cual este PE definirá ordenanzas que regulen este control, siendo como es la licencia municipal urbanística un acto reglado.



Las consideraciones anteriores ponen de relieve la distinta naturaleza jurídica que tienen las determinaciones que es preciso definir para conseguir el efectivo cumplimiento de los objetivos señalados en la OI/3, ya que en todos aquellos casos cuya naturaleza sea portuaria, sólo la voluntad de acuerdo que tenga la Dirección General de Puertos, y, en su consecuencia, la existencia de una "coincidencia de voluntades", puede legitimar la intervención municipal.

En función de las consideraciones contenidas en los párrafos anteriores se plantea la ordenación de la subzona en que se enclavan las instalaciones de CAMPSA. Para la misma, la OI/3 señala que se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Áreas Industriales reguladas por el PGMO. Fue criterio del PE que se aplique la edificabilidad de las AI en su grado 2º nivel B (art. 146,1,b) de las Ordenanzas, aunque, a resultas de las recomendaciones existentes en el Informe Municipal de 4-X-1991, la Junta del Puerto ha considerado oportuno rebajar la edificabilidad hasta situarse dentro del grado 1º, nivel B de las AI. Es intención del Puerto, y así se manifiesta en el PE, la de concentrar todos los usos compatibles admitidos en dicha Ordenanza en lugares concretos ("en torno a las actuales instalaciones de CAMPSA", de acuerdo con las previsiones del PGMO), donde tales usos serán, además, exclusivos.

No obstante, puede considerarse que la manzana limitada por la Avda. de Loring, el acceso AZP-1, el vial interior al recinto portuario que discurre en paralelo a la Avda. de Loring y el acceso a la subzona actualmente ocupada por las instalaciones de CAMPSA, podrá ser objeto de regulación urbanística si el Ayuntamiento lo considera oportuno, en razón al hecho de que tal manzana, por su condición fronteriza con el borde urbano, tiene un innegable impacto escénico sobre la Ciudad. En el supuesto de que se asumiera esta sugerencia, sería necesario realizar una



Modificación de este PE, de manera que se integrara esta manzana con la de Servicios Terciarios y se reordenara el conjunto de la zona para mejorar las condiciones estéticas del borde urbano y las condiciones funcionales del Puerto. En tal supuesto la nueva ordenación debería conservar las superficies asignadas a cada uso en este PE.

- 1.3.3.4. Respecto a las convenciones conceptuales que se siguen en este PE en relación con los mandatos contenidos en el PGMO en materia portuaria.

Como se decía anteriormente, entre los criterios y objetivos que el PGMO señala para la redacción del PE en materia estrictamente portuaria (primera de las subzonas a que se hacía referencia al comienzo del epígrafe anterior), las determinaciones contenidas en la OI/3 PUERTO, indican que en la Zona de Servicio del Puerto deberán señalarse y definirse tres áreas, que corresponden a emplazamientos del Puerto Deportivo, de la Estación Marítima y del Puerto Comercial.

Sobre tales determinaciones cabe realizar algunas matizaciones conceptuales referidas a las denominaciones empleadas, que referimos a continuación.

Como se ha dicho reiteradas veces a lo largo de esta Memoria, el Puerto de Alicante es un Puerto de Interés General, que depende, por tanto, del Gobierno del Estado, que deberá sujetarse a lo dispuesto en la Constitución Española y en la Ley de Puertos, no siéndole de aplicación la normativa referida a instalaciones portuarias de otra naturaleza que, además, están sometidas a otras instancias administrativas.

Como cualquier otro Puerto comercializa servicios, entre los cuales los hay de diversa naturaleza. Uno es el de carga, descarga y manipulación de mercancías. Otro puede ser el de

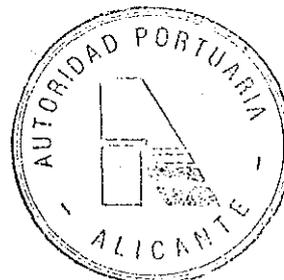


transporte de pasajeros. Otro más, el de refugio, suministro y reparación de embarcaciones deportivas. Todos ellos son productos comerciales, por lo que se puede plantear una confusión conceptual si se establece que una de las actuaciones que deben señalarse es la correspondiente al Puerto Comercial, ya que podría entenderse por tal la totalidad de la instalación. Por tanto, se hace preciso discernir el contenido conceptual de cada uno de los requerimientos que el PGMO plantea.

El PE interpreta que, cuando el PGMO menciona el "Puerto Comercial" en realidad se está refiriendo a la Terminal de Mercancías. El PDDP plantea que esta Terminal se sitúe en la Unidad Portuaria de Poniente.

Por expresión "Estación Marítima" el PE entiende que se quiere definir el lugar en el que se presta el servicio de transporte de pasajeros que acceden o salen al/del Puerto en buques de líneas regulares que prestan servicio a otros Puertos, siempre que tal tráfico no sea de carácter local.

Finalmente, la denominación "Puerto Deportivo" no puede ser aplicada, ya que la misma se refiere a instalaciones reguladas por la Comunidad Autónoma que, en virtud de lo dispuesto en el art. 149-20º tan repetidamente citado, no ejerce jurisdicción ni tiene competencia sobre los Puertos de Interés General. Ello no obsta para que se puedan desarrollar y comercializar servicios de apoyo, suministro, reparación, mantenimiento y refugio a embarcaciones deportivas, sin que este conjunto de actividades hayan de regularse mediante la Ley de Puertos Deportivos. Así pues, la expresión que habrá de utilizarse en sustitución de la de "Puerto Deportivo" será la de "Instalaciones para apoyo de embarcaciones deportivas" o, alternativamente, "Usos deportivos". Este apoyo, por otro lado, puede ser prestado tanto mediante Instalaciones de Apoyo en Tierra como por Instalaciones de Atraque en la lámina de agua.



Sentados los principios conceptuales en los que han de asentarse las denominaciones que se emplean en esta descripción, puede abordarse la exposición de los criterios espaciales seguidos para la definición de determinaciones relativas a los mencionados mandatos del P.G.M.O.

Por lo que hace referencia a la Estación Marítima de Pasajeros, la misma formará parte de la dársena exterior en el Puerto de Levante, en torno a los muelles 10 y 12. Para el Servicio de Transporte Local, también de pasajeros, se dispone la reserva del suelo donde confluyen los muelles 1 y 2, actualmente ocupado por el Real Club de Regatas.

Con respecto a la terminal de Mercancías, que ocupa la parte más importante del PDDP, tanto por la dimensión física de las instalaciones, como por constituir el elemento más claramente portuario de cuantos componen la ordenación que, indicativamente, ese mismo documento propone, el PE se limita a indicar que las actividades portuarias "clásicas" de tráfico de mercancías se llevarán a cabo en las instalaciones del Puerto de Poniente.

Es evidente que la enumeración de los usos que ha de contener la Terminal de Mercancías y su asignación a los diferentes muelles y espacios de que consta el Sector 3 carece de significación urbanística, de forma que no es el PE sino el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios el documento que tiene que describirlos. Sin embargo, algunas de las superficies firmes que prestan apoyo en tierra a los muelles de atraque que constituyen el Sector 3 del PDDP, al que estamos haciendo referencia en este párrafo, se destinarán a usos industriales y de almacenaje, que se realizan, en general, por entidades privadas concesionarias de actividades ligadas al Puerto. Como se ha dicho, estos casos excepcionales están sujetos a licencias de obra municipal, por lo que se deberá prever alguna regulación edificatoria.



La manzana de servicios terciarios que se prevé en las áreas en torno a CAMPSA, que, junto con la zona verde que se obtendrá en los terrenos propiedad de RENFE en la playa de vías de la Estación de Benalúa, formará un enclave de gran significación urbana, deberá definirse en el PE de modo que, una vez sea éste aprobado definitivamente, no sea necesario requerir otro tipo de instrumento urbanístico de orden inferior y que, por el contrario, permita una intervención directa.

Respecto al uso deportivo, el PE sigue como criterio principal el destino exclusivo de los muelles laterales de la dársena interior para usos náutico-deportivos, disponiendo, para su adecuado funcionamiento, la reserva de la totalidad de los márgenes laterales de la dársena interior para este uso, y asignando las superficies en tierra recayentes a los mismos para albergar todas las edificaciones necesarias para prestar adecuado apoyo en tierra a las embarcaciones que en ella se refugien.

#### 1.3.3.5. Respecto a las áreas que se integran en este PE.

A la vista de las precedentes afirmaciones es evidente que se hace necesario establecer las áreas en las que se precisan determinaciones urbanísticas y, por ello, deben integrarse en este PE. Estas áreas son las siguientes (entre paréntesis se mencionan los Sectores del PDDP que componen las mismas):

- Superficies de apoyo en tierra a las instalaciones y actividades náutico-deportivas, que se sitúan en las zonas de Levante y Poniente de la dársena interior (Sectores 1 y 6).
- Manzanas de usos complementarios a las áreas industriales y de almacenaje de la Unidad Portuaria de Poniente, incluyendo las zonas en que se pretende construir la Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (Sectores 2 y 5).



- Zonas en que se han de situar las nuevas instalaciones ferroviarias, que han de ejercer un papel sustitutorio de las actuales de la Estación de Benalúa (Sector 4).
- Solares edificables en las zonas de dotaciones del acceso de Levante y en el Paseo Marítimo, en el tramo correspondiente al Paseo del Conde de Vallellano y la Avda. Almirante Guillén Tato (Sectores 7 y 9).
- Área que se prevé destinar para el Servicio de Transporte Local (Sector 8), que aunque por tener naturaleza estrictamente portuaria no requiera licencia municipal, se considera regulable en virtud de su inmediatez a la Ciudad y su significación dentro del Paseo Marítimo.
- Zona en que se sitúan actualmente las instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, las edificaciones adyacentes y la playa de vías, que deberán destinarse a zona ajardinada y a dotaciones y servicios.
- Zonas que se destinan a albergar usos industriales y de almacenaje que se edificarán al amparo de diversas concesiones administrativas de las que serán beneficiarias determinadas entidades privadas (Sector 3MP). Las zonas a que nos referimos son dos, y su descripción se realiza más adelante.

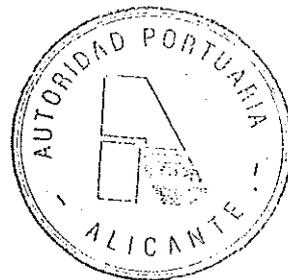
De todo lo anterior se deducen con nitidez las zonas que se integran en el PE y, por tanto, son objeto de regulación urbanística. La siguiente tabla muestra las superficies correspondientes a los diferentes Sectores (numerados de forma análoga a como se hace en el PDDP) que se integran en las zonas definidas en este PE:



MAGNITUDES GENERALES. PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. AREAS SOMETIDAS A REGULACIÓN URBANÍSTICA.			
SECTORES	AREAS REGULADAS (DENTRO DE LA OI/3)	AREAS FUERA DE LA OI/3 REGULAC. INDICAT.	TOTAL
SECTOR 1º	26.500		26.500
SECTOR 2º	72.811		72.811
SECTOR 3º	188.874		188.874
SECTOR 4º	87.740	14.852	102.592
SECTOR 5º	7.440		7.440
SECTOR 6º	30.543		30.543
SECTOR 7º	47.425	9.050	56.475
SECTOR 8º	4.000		4.000
SECTOR 9º	29.360		29.360
PARQUE LINEAL	16.534		16.534
DOTACIONES BENALUA	31.426		31.426
PASEOS Y OTROS	9.184		9.184
VIALES	44.598	5.200	49.798
TOTAL	596.435	29.102	625.537

1.3.3.6. Respecto a las actuaciones previstas sobre las edificaciones existentes.

Es criterio del PE el de respetar en lo posible las edificaciones existentes dentro del recinto portuario o las que estén situadas dentro del ámbito de la OI/3, aunque, siguiendo la dirección expresada por el Ayuntamiento en el Informe a la aprobación inicial, los criterios de conservación serán flexibles.



A este respecto, se ha elaborado una minuciosa descripción analítica sobre cada uno de los edificios que existen en la actualidad dentro del ámbito de planeamiento, que se recogen en el Documento Complementario titulado "La Historia y la Arquitectura", recogido en el Volumen 1.

No obstante, dicho Documento carece, por lo general, de indicaciones sobre el destino que han de tener las edificaciones sujetas a análisis, por lo que se hace preciso elaborar unos criterios concernientes a su conservación.

En tal sentido, cabe decir que, como criterio general, se estipula que los edificios existentes no serán demolidos salvo que perturben la ejecución de las determinaciones de este PE o cuando se estime por conveniente hacerlo en los casos en que se haya previsto su sustitución por otros.

Al margen de lo anterior es preciso estipular el momento en que tales edificios serán demolidos. El criterio general que el PE establece es el de que los edificios existentes no serán demolidos sino en el momento en que sea indispensable hacerlo en función de las necesidades que deriven de la ejecución del PE.

Ahora bien, este criterio, obligadamente abstracto, se desarrolla de acuerdo con la siguiente casuística:

- 1º. En el caso de edificios que impidan la realización de los sistemas generales (viales, sistema de espacios libres), se procederá a la demolición en el momento en que den comienzo las obras de urbanización de los mismos.
- 2º. En el caso de edificios que se encuentran situados en zonas que alberguen futuros espacios libres pero cuya demolición no sea fundamental para la consecución del sistema general, se demolerán cuando las circunstancias particulares lo permitan, atendiendo, por tanto, a la



finalización del plazo de vigencia de las concesiones o al costo de las indemnizaciones que procedan.

39. En el caso de edificios situados en el interior de manzanas ordenadas para determinados usos que resulten incompatibles con el actual, se demolerán cuando se alcance el acuerdo para su reubicación y/o traslado o, alternativamente, cuando se acuerde la indemnización procedente.

Hasta tanto no sean demolidos, los edificios que integren alguna de las tres categorías referidas en los puntos anteriores, se considerarán como fuera de ordenación, siéndoles de aplicación el régimen establecido para este supuesto en el PGMO.

#### 1.3.3.7. Respecto a la edificabilidad a asignar.

La OI/3 es un instrumento urbanístico asimilable a los Planes Especiales y desarrolla Suelos Urbanos mediante un Plan Especial y no a través de un Plan Parcial, instrumento que desarrolla Suelos Urbanizables Programados. No resultan por tanto instrumentos de aplicación ni pueden ser utilizados en términos comparativos, parámetros y determinaciones correspondientes a suelos urbanizables programados para el primer cuatrienio, por cuanto se trata de supuestos diferentes, no homogéneos y que responden a situaciones legales distintas.

Por tal razón, la edificabilidad de un Plan Especial no se establece en función de un parámetro o coeficiente general, como suele hacerse en el caso de los Suelos Urbanizables, sino a los asignados en el PGMO para las tipologías de uso que va a albergar. En el caso concreto de las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA y de la parcela reservada a Estación Ferroviaria para el "Tren Lanzadera", y en las que, según el propio PGMO, se han de aplicar las disposiciones referidas a las



Actividades Industriales en cualquiera de sus tipos, el criterio inicialmente seguido en el PE fue el de atenerse a lo dispuesto en relación al nivel 2º, grado B de las AI, que autoriza una edificabilidad máxima de 1'60 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Como se ha dicho, una vez recibido el Informe Municipal de 4-X-1991, la Junta del Puerto acordó acceder a la solicitud de reducir la edificabilidad, por lo que el PE que se somete a aprobación provisional plantea acogerse a la edificabilidad establecida en este tipo de suelos para el nivel 1º, que autoriza un máximo de 1'20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta. Es importante reseñar esta cuestión de manera tan prolija para dejar sentado que la edificabilidad que se asigna a los Sectores 2 y 5 no se impone en virtud de un criterio arbitrario fijado por la Junta del Puerto, sino en función de lo que para este tipo de suelos viene determinado en el propio PGMO.

Por otro lado, y también en virtud de las solicitudes contenidas en el Informe Municipal, se ha estipulado que el número máximo de plantas sea de 3 plantas. De igual modo, se ha planteado que la altura máxima de las edificaciones sea de 9 metros, contados desde la parte superior del trasdós del techo del semisótano inferior, cuando éste exista, o del plano de sustentación en el caso contrario.

Sin embargo, en las manzanas de usos terciarios de Poniente incluida la destinada a Estación Ferroviaria del "Tren Lanzadera" se autorizará que los edificios sean de 4 plantas y que su altura se eleve a 14,5 metros, medidos de igual forma a la descrita en el párrafo anterior.

Las alturas fijadas son inferiores o, como mínimo, iguales a las señaladas en el PE inicialmente aprobado, que eran, a su vez, equivalentes a las de los edificios existentes (depósitos de CAMPSA, tinglados, etc..).



1.3.3.8. Respecto a las operaciones que debe plantear el PE a fin de proceder a la subsanación de determinadas carencias municipales existentes en materia de equipamiento.

Aun cuando el PGMO no lo requiera expresamente, parece interesante que el PE proceda a establecer determinaciones diversas tendentes a solucionar algunos problemas y ciertas carencias que se observan en la zona de borde entre la Ciudad y el Puerto.

Algunas de estas operaciones se refieren a los viales que discurren dentro del ámbito del PE. En otras, se plantea que se solucionen determinadas carencias respecto al sistema general de espacios libres y a otros equipamientos de diversa naturaleza:

- Parques públicos. En torno al sistema de vialidad previsto, se debe articular una serie de zonas-ajardinadas (que, para su mejor definición, deberíamos llamar espacios libres verdes), con características individualizadas, pero mínimamente articuladas entre sí, de manera que formen un sistema continuo conceptualmente asociable a los parques lineales.
- Aparcamientos. La previsión de destinar grandes superficies de suelo para que sean empleadas como aparcamiento debe suponer la disposición de una oferta que permita absorber la totalidad de la demanda generada por el Puerto, así como la atención, siquiera parcial pero siempre subsidiaria, de las demandas urbanas. Por otro lado, y a fin de evitar el negativo impacto visual que producen las grandes playas de aparcamiento, especialmente desfavorables en un lugar de tan alto potencial paisajístico, los aparcamientos estarán preferentemente construi-



dos en semisótano, debiendo éste no emerger de la rasante del terreno en exceso a lo que está previsto en este PE.

- Dotaciones públicas. A fin de evitar el desolador aspecto que suelen tener los espacios públicos cuando se encuentra vacíos de actividad, el PE arbitrará medidas tendentes a lograr que su uso ciudadano pueda ser convenientemente incentivado, para lo que dispondrá de una serie de equipamientos y dotaciones que permitan atender algunas de las carencias que en materia de equipamiento cultural, social o de cualquier otra naturaleza, tiene la Ciudad en este sector urbano.

En otro orden de cosas, el PE deberá señalar las medidas correctoras que sean de exigible aplicación para evitar los vertidos directos a las dársenas interiores de aguas residuales y de escorrentías. La descripción y análisis del impacto que causan las mismas en el medio físico, así como las medidas correctoras que son de aplicación (muchas de las cuales rebasan los objetivos y posibilidades operativas de este PE), están contenidas en el Documento Complementario que se ha denominado "Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental", debiendo estar recogidas en el Proyecto de Urbanización que se redacte con posterioridad a la aprobación definitiva de este PE.

Al tiempo, existen otro tipo de medidas correctoras que, una vez apuntadas por los redactores del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, han sido incorporadas ya a la ordenación, de modo que quede plenamente garantizada su ejecución en el Plan, dado el carácter normativo que se les ha impuesto.

La más reseñable de todas ellas, por cuanto tiene un carácter eminentemente físico, es la de reservar una banda perimetral de 5 metros de ancho a todo lo largo de la manzana de servicios terciarios de Poniente (compuesta, como se sabe de las



#### 1.4. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL.

Supone una obligada referencia, para la determinación de los objetivos del PE, la necesidad de que se tengan presentes los que se señalan en el PGMO y, más concretamente, los que derivan del mandato de que el PE no debe afectar a la «funcionalidad actual del Puerto ni a su desarrollo futuro». Ello implica que los objetivos del PE deberán asumir los condicionantes que se derivan de la ordenación portuaria prevista, suficientemente precisa aún en el nivel indicativo que el PDDP inevitablemente tiene, a fin de que los objetivos que propugne el PE no sean contrarios a los del PDDP ni impidan la materialización de éste.

Sentada esta premisa, no cabe sino exponer las actuaciones que se referencian de modo explícito y concreto en la OI/3, que son las que se señalan a continuación:

1. Ampliación de la Estación de Ferrocarril de Benalúa para destinarla a Estación de Mercancías. Según el criterio anteriormente enunciado, esta ampliación se llevará a efecto, tal y como se señala en la OI/2 RENFE, trasladando parte de sus instalaciones de la actual Estación a la zona portuaria, para que desde allí se posibilite el apoyo directo del ferrocarril a los muelles. El PE se propone disponer de una porción de suelo, que situa en la zona que concentra servicios complementarios (en general, terciarios y dotacionales), para que pueda ubicarse en ésta una Estación Ferroviaria, que permita establecer un "tren lanzadera" que comunique con Elche y con el Aeropuerto.
2. Reordenar la zona del Borde Norte del Puerto, para lo que será necesario trasladar hacia el interior de la zona portuaria la actual Carretera de Murcia, previendo



una zona ajardinada de transición entre ésta y el Borde Urbano.

La correcta materialización de este objetivo requiere que se asuman una serie de consideraciones que a continuación se expresan:

- a) Sistema General viario. El PE ha de conseguir la materialización de un Sistema General que englobe la vía de tráfico Este-Oeste que enlace, en la zona Sur de la Ciudad, los flujos procedentes de la zona Norte (Valencia, Costa y Playas), los procedentes del Sur (Elche-Murcia y Cartagena) y los del Este (Madrid). Este sistema general debe intentar ser un elemento continuo formado por una vía de tráfico rodado con cuatro carriles, flanqueado por paseos urbanizados o ajardinados o aparcamientos.

En la zona recayente a la Avda. de Loring y la Avda. de Elche, frente a la zona de Benalúa Sur, se ha de proceder a la desviación de la Carretera de Murcia y Cartagena hacia el Sur, a terrenos que son actualmente propiedad del Puerto.

El PE definirá los accesos que han de existir, desde este sistema general, a las diferentes zonas y sectores con que cuenta.



b) Sistema general de espacios libres estructurados en torno al vial de tráfico.

El PE debe establecer asimismo las oportunas determinaciones, con un adecuado nivel de precisión, para la organización de un sistema de espacios libres (paseos, zonas ajardinadas<sup>9</sup>, etc..), que, junto a los ya existentes, conforman una serie de espacios libres de usos públicos, al que se añadirán dotaciones y servicios, entre los que se incluyen los terrenos que son actualmente propiedad de RENFE y los edificios situados en la Avda. Almirante Guillén Tato, cuya propiedad es del Puerto.

A estos objetivos, cuyo contenido es fundamentalmente espacial y que se orientan directamente al logro de una máxima armonía entre las actividades portuarias con las urbanas, deben añadirse otros, de contenido más propiamente normativo, que se dirigen a proporcionar un mayor grado de coherencia o que procuran, al menos, evitar perturbaciones visuales, entre las edificaciones que están o estarán situadas dentro del ámbito de la OI/3 y las que están en las zonas urbanas inmediatas, es decir, las que están en el borde Sur de la Ciudad, si bien, la consecución de tal armonía resulta difícil por la heterogeneidad estilística de la edificación de estas áreas.

- 3.- Ordenar el uso y las características de la edificación prevista en el ámbito de la OI/3. De acuerdo con el enunciado, este punto se refiere a dos supuestos que las disposiciones que contiene la OI/3 señalan textualmente en la forma siguiente:

---

<sup>9</sup> Obviamente, dentro de estas zonas ajardinadas se incluye la que el PE propone crear entre la futura Carretera de Murcia y el Borde Urbano Sur, a lo largo de la zona que es actualmente propiedad de RENFE, y a la que el PGOM alude como "zona ajardinada de transición".

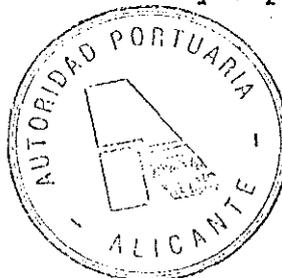


- a) *En las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Áreas Industriales reguladas en el PGM0.*
- b) *El resto del suelo comprendido en la zona portuaria y en su expansión prevista se destinará a actividades portuarias propiamente dichas; en la ordenación de este suelo se distinguirán distintos ámbitos destinados a Estación Marítima, Puerto Deportivo y Puerto Comercial.*

La consecución de los precedentes objetivos requieren el cumplimiento de otras condiciones previas, que se refieren a continuación:

- i) Organización espacial y funcional del Puerto. El PE admitirá como premisa de ordenación portuaria, directamente incidente en la ordenación urbanística que es el objeto de su existencia, la subdivisión del Puerto en dos Unidades Portuarias, cada una de ellas dotadas de cierta autonomía funcional.

La primera de ellas (Levante) deberá tener asignadas las actividades que más fácilmente pueda asimilar la Ciudad y que menor nivel de perturbación mutua pueda originar entre las zonas urbanas inmediatas y la propia instalación portuaria. Se trata pues de introducir en esta primera zona, todas aquellas actividades que no resulten inadecuadas para la Ciudad ni en el plano funcional y ambiental ni en el paisajístico. Serán actividades ligadas a la náutica deportiva, al tráfico marítimo de pasajeros, a los transportes locales, etc... Todas ellas son actividades portuarias que pueden ser



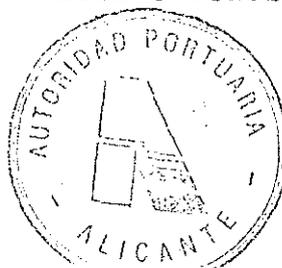
calificadas como más propiamente "urbanas" que las llamadas "clásicas".

En la segunda de las Unidades Portuarias, la de Poniente, se llevarán a cabo las actividades portuarias "clásicas de tráfico y manipulación de mercancías", por ser la zona más apta para la construcción de instalaciones portuarias adaptadas a las necesidades funcionales actuales o futuras, y porque este tipo de actividades incidirán sólo levemente sobre las partes más significativas de la Ciudad.

ii) Definición de las zonas portuarias de acuerdo con las pautas señaladas en la OI/3. El PE procederá a señalar los terrenos en que se da cumplimiento a las determinaciones contenidas en la OI/3 del PGMO, si bien teniendo en cuenta las precisiones conceptuales que se han realizado sobre las denominaciones empleadas en el documento de planeamiento general. En el sentido antes expresado, el PE deberá disponer los terrenos en que han de ubicarse:

- Las Instalaciones ligadas a las actividades náutico-deportivas.
- Las manzanas de Uso Industrial y Almacenaje en torno a las actuales instalaciones de CAMPSA, adoptando usos y parámetros edificatorios similares a los que para estas zonas se señalan en el PGMO.
- La Terminal de Pasajeros (Estación Marítima)
- La parcela que se ha de asignar a usos portuarios de manipulación de mercancías.

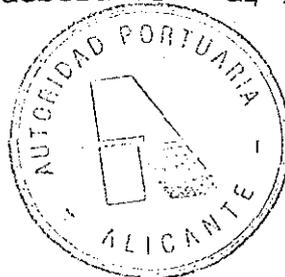
Sobre las dos últimas zonas reseñadas el PE deberá limitarse a delimitarlas territorialmente, sin que hayan de existir especificaciones concretas sobre el emplazamiento de los usos particulares que hayan de contener en el futuro, como viales o zonas edifica-



das con construcciones destinadas al servicio portuario. En todo caso, el PDDP contiene, aunque en un nivel puramente indicativo, la organización vial interior de la parcela destinada a usos portuarios y con tal carácter figura igualmente en estos documentos urbanísticos.

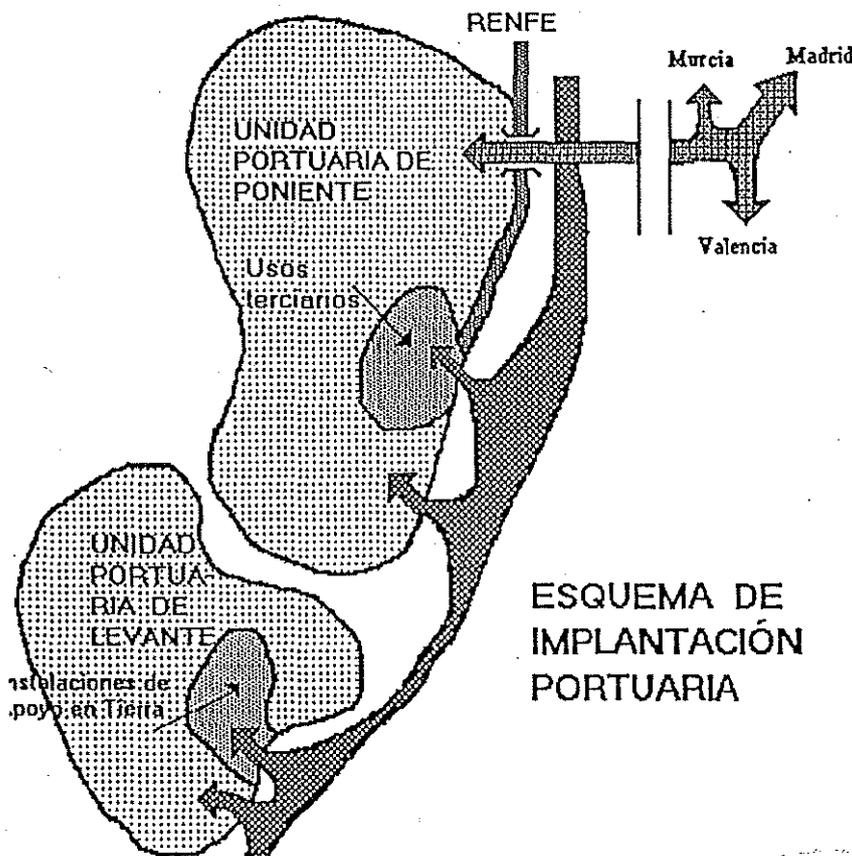
Además de estos objetivos, que vienen señalados en la OI/3 de manera más o menos precisa, el PE se propone:

- I.- Concretar los usos complementarios (dotacionales y terciarios). El PE deberá especificar los usos que son asignables al área en la que, con carácter de exclusividad, vayan a establecerse. El área en cuestión estará situada en la Unidad de Poniente, en torno a las instalaciones de CAMPSA.
  
- II.- Establecer Ordenanzas a que habrá de sujetarse la actividad urbanística. El PE deberá establecer las Ordenanzas que permitan regular la actividad edificatoria y urbanística de los suelos ordenados. El PE establecerá determinados parámetros limitadores a la actividad edificatoria en las zonas que lo integran, y que se describen puntualmente en el epígrafe 1.3.3.5.
  
- III.- Plantear el modo en que ha de resolverse la financiación de las operaciones. El PE deberá incluir en su documentación, como señala la legislación vigente, un Plan de Etapas y un Estudio Económico-Financiero, a través de los cuales se organice una programación temporal y económica que sea coherente y posible, si bien tal programación se referirá en exclusividad a las acciones de carácter urbanístico, por lo que las determinaciones de naturaleza portuaria quedarán excluidas. A tal fin, el PE deberá señalar las etapas



en que ha de desarrollarse, indicando las operaciones a incluir en cada una de ellas, si hubiere más de una o, en su defecto, la jerarquización cronológica prevista para las diferentes actuaciones.

El esquema espacial en que se concreta la organización portuaria descrita es el siguiente:



## 2. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.

La solución adoptada traduce fielmente los criterios sustentados en el PGMO, en la OI/3 PUERTO, y se sustenta en la interpretación puntual que se recoge en el apartado 1.3 de esta misma Memoria y en los epígrafes que la desarrollan, y que son una concreción de las solicitudes que el PGMO establece.

Expondremos, en principio, y de modo sintético, la forma en que el PE resuelve los tres mandatos encomendados por el PGMO:

### Ampliación y traslado de la Estación de Benalúa.

La ubicación elegida en el PE responde al triple objetivo de situar las instalaciones en el interior de la actual Zona de Servicio, de mejorar cualitativamente el servicio de apoyo al Puerto y de evitar que existan cruces a nivel con la futura Carretera de Murcia.

Al tiempo, se amplía la superficie de Servicios Ferroviarios, de modo que pueda ubicarse la Terminal de Mercancías y además un enlace que pueda proporcionar adecuada cobertura a las líneas que puedan establecerse con Elche y el Aeropuerto.

### Reordenación de la zona Borde Norte del Puerto.

El PE asume que el vial del Paseo de Conde de Vallellano y su prolongación al Oeste constituye el eje estructural de la circulación rodada Este-Oeste en el borde Sur de Alicante.

En sustitución del actual vial de prolongación, que discurre por la Avda. del Almirante Guillén Tato, el PE propone una nueva calzada, que discurrirá en paralelo al Paseo de Canalejas, entre el mismo y el actual vial.



En el tramo final de este vial, dentro de los límites de la OI/3, el PE procede a la introducción de modificaciones en el trazado del vial en la Avda. de Loring, así como la desviación hacia el Sur, en el interior de la actual Zona de Servicio del Puerto.

A este vial, cuyo valor estructurante en la ordenación es manifiesto, se asocia:

- Un sistema de Paseos Marítimos conectado al Paseo de la Playa del Postiguet y que discurre a lo largo del Borde Norte de la dársena interior. Este sistema será el elemento urbano fronterizo a la lámina de agua en la parte más central y significativa del litoral de Alicante.
- Una serie de espacios ajardinados que discurren, de forma fragmentaria y longitudinal al borde costero, en paralelo al vial de tráfico Este-Oeste y entre este mismo y el borde Sur de la trama urbana. Este espacio libre lineal está constituido por la Explanada de España, el parque de Canalejas, las rotondas frente al pabellón de Sanidad, la acera y zona ajardinada de la Avda. de Loring, el futuro parque lineal que se plantea establecer sobre la actual playa de vías de la Estación de Benalúa y el borde ajardinado que discurre a lo largo de la Carretera de Murcia en el Polígono de Cros.

#### Ordenación de las zonas portuarias.

El Plan Especial contempla la segregación de la Zona de Servicio del Puerto en dos grandes Unidades Portuarias, a cada una de las cuales se asignará usos acordes a los emplazamientos urbanos que tienen.



La Unidad Portuaria de Levante, organizada en torno a la dársena interior, tendrá un uso marcadamente urbano y recreativo.

La Unidad Portuaria de Poniente, localizada en torno a la dársena exterior, tendrá un contenido fundamentalmente ligado a Terminal de Mercancías, con dos subzonas que tendrán, a su vez, funciones diferenciadas. La más próxima a la ciudad se destinará a usos industriales y de almacenaje; la más lejana albergará espacios e instalaciones de carga, descarga y manipulación de mercancías.

Junto a la Unidad Portuaria de Poniente se dispondrá un espacio en el que se concentren los usos terciarios de Poniente, cuya función principal será la de permitir el desarrollo integral de los servicios e instalaciones que requieren los puertos modernos y complementando las instalaciones industriales y de almacenaje ligados a la actividad portuaria, actuando, al tiempo, como elementos de relación en la dialéctica Puerto-Ciudad.

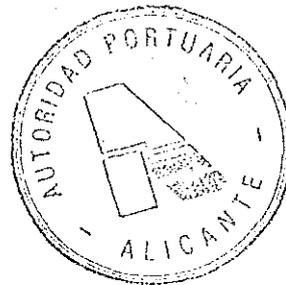
La penetración desde la Ciudad a una y otra Unidad Portuaria se realiza desde el vial principal Este-Oeste, para lo que se mejorarán los accesos actualmente existentes. Además, la Unidad Portuaria de Poniente, en atención al carácter marcadamente industrial de los usos que se plantean desarrollar en la misma, dispondrá de un acceso en paso elevado, que conectará dicha Unidad con la Red General de Carreteras del Estado, con la autovía de Madrid y con la autopista A-7 (Valencia-Murcia).

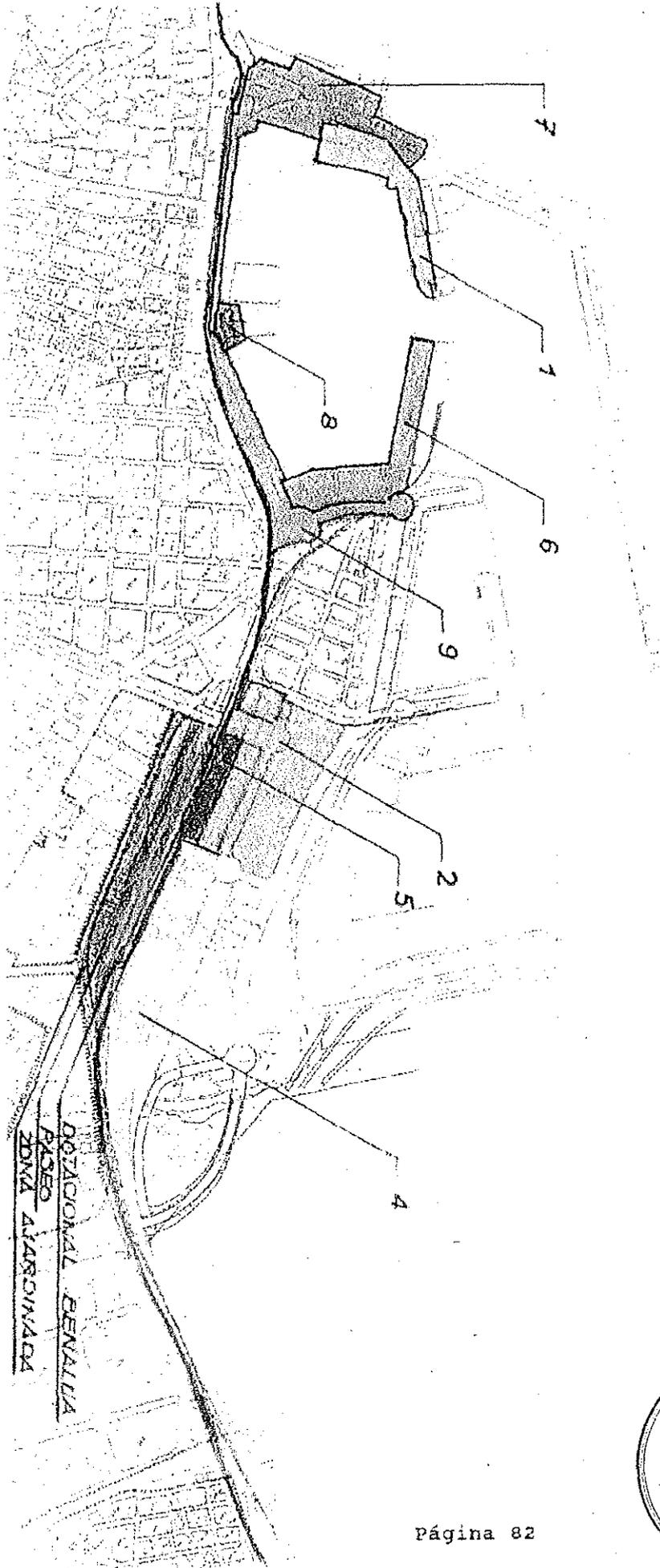
Antes de proceder a una descripción pormenorizada de las propuestas que realiza el PE parece oportuno sistematizar el modo en que van a denominarse en adelante las diferentes áreas ordenadas en este PE, de modo que puedan identificarse las acciones correspondientes a cada una de ellas.



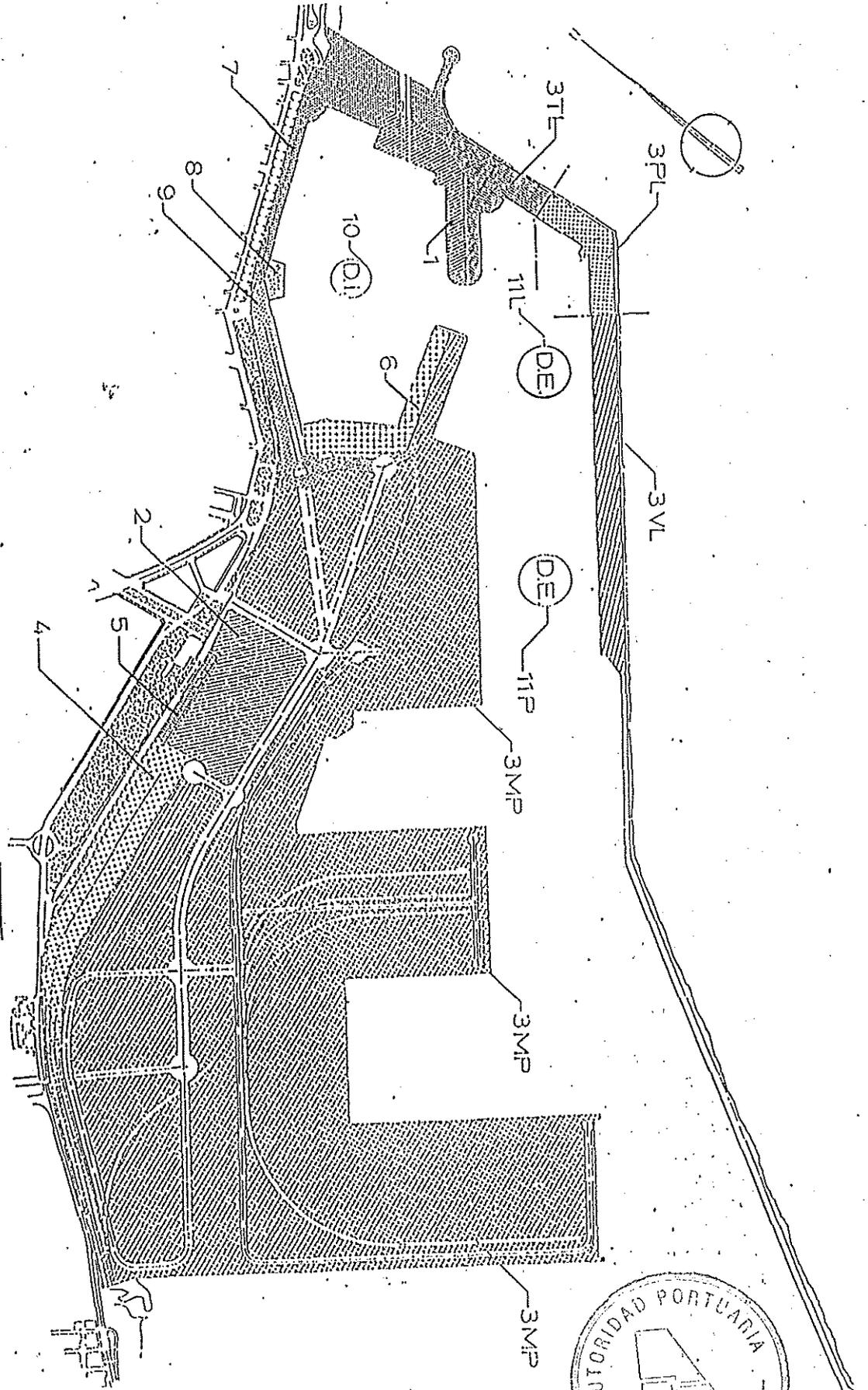
Esta división no tiene otra significación que la estrictamente descriptiva, no constituyendo sectores jerarquizados ni diferenciados por algo que no sea sus especificidades programáticas o su propia normativa de aplicación, ni tampoco Unidades de Actuación. Las que se han empleado en este PE son las siguientes, referenciadas en continuidad desde el Este al Oeste:

- Instalaciones de Apoyo en Tierra de Levante, que engloba el conjunto de parcelas destinadas a servicios terciarios y dotaciones de la zona de Levante de la dársena interior (Sector 1 del PDDP).
- Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libres en los Accesos de Levante, de la que forman parte los suelos destinados a espacios libres y dotaciones portuarias situados en el tramo más inmediato a la Ciudad en el Acceso a la Unidad Portuaria de Levante (Sector 7 del PDDP).
- Servicio de Transporte Local, que señala el emplazamiento que ha de tener dicho servicio, en la confluencia de los muelles 1 y 2 (Sector 8 del PDDP).
- Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo, en el que se integran las edificaciones dotacionales situadas en la Avda. Almirante Guillén Tato, el Varadero y las zonas inmediatas a la Ciudad en el acceso AZP-1 (Sector 9 del PDDP).





SECTORES QUE SE CONSIDERAN

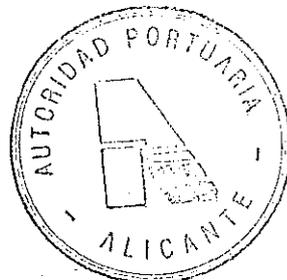




- Instalaciones de Apoyo en Tierra de Poniente, en el que se incluyen todos los terrenos destinados a prestar servicios de suministro, reparación y mantenimiento de las embarcaciones deportivas refugiadas en la dársena interior, así como los que albergan las instalaciones sociales de las entidades y asociaciones deportivas que dispongan de instalaciones de atraque a Poniente de la dársena interior (Sector 6 del PDDP).

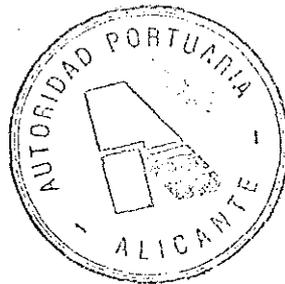
Según Modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante año 1.998 se admiten usos terciarios y se subdivide en ZONA I y ZONA II (Ver plano Zonificación Sector 6).

- Manzana de Servicios Terciarios, localizada en las parcelas actualmente ocupadas por CAMPSA hasta limitar con el nuevo trazado de la Carretera de Murcia, y donde se ubican, con carácter de exclusividad, todas las instalaciones serviciales y dotacionales complementarias a las actividades industriales de carácter portuario (Sector 2 del PDDP).
- Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera, situado en un fragmento de la parcela descrita en el punto anterior y que tendrá, en superficie, las mismas características a las descritas en la misma, si bien podrá contener, en sótano, instalaciones ferroviarias destinadas a Estación del Tren Lanzadera (Sector 5 del PDDP).
- Instalaciones ferroviarias, que se situarán al Oeste de las dos áreas descritas en los puntos inmediatamente anteriores, y en donde se desarrollarán las instalaciones ferroviarias de Apoyo a la Terminal de Mercancías de la Unidad Portuaria de Poniente (Sector 4 del PDDP).
- Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalúa-Parque Lineal, que se ubican en el segmento longitudinal situado al Norte de las actuales instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, y en la



que se prevén usos terciarios y dotacionales sustitutorios de las edificaciones existentes.

- Zona ajardinada de la Estación de Benalúa-Parque Lineal, que se encuentra formada por el segmento longitudinal al Sur de las actuales instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, al Norte de la Avda. de Elche.
- Paseos peatonales y zonas intersticiales-Parque Lineal, formados en los espacios intermedios a las dos áreas en que se dividen las instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, descritas en los dos puntos anteriores.
- Zona de almacenaje y usos industriales de Poniente, formada por dos áreas. En en la primera de las cuales se ubican en la actualidad las instalaciones industriales pertenecientes a concesionarios del Puerto, en el borde entre el Puerto y la Ciudad, frente a la Avda. de Loring, y constituye parte del Sector 3MP de los que figuran en el PDDP. Dentro de este mismo sector se emplaza la segunda de las áreas que se incluyen en este epígrafe, y que se ubica a todo lo largo del lindero Sur de las nuevas instalaciones ferroviarias que prevé el presente PE.



## 2.1. EMPLAZAMIENTO DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE BENALÚA.

La acción señalada por la OI/3 implica que esta instalación se destina a Estación Terminal de Mercancías en apoyo al Puerto, formando parte de un sistema integral de tratamiento del sistema general ferroviario que completan las determinaciones de las OI/2 y OI/6. La primera de ellas contempla las acciones necesarias para establecer una Estación Terminal de Pasajeros en un emplazamiento distinto del actual, mientras que la segunda plantea el traslado de la Estación de la Marina del ferrocarril de vía estrecha de FGV, si bien no se define con exactitud el carácter de esta última instalación y el trazado concreto que habría de tener el sistema ferroviario de conexión con la zona costera del Norte de la provincia.

En relación con la Estación de Benalúa, que es la única que afecta a la OI/3, el PE propone su traslado a terrenos que, en la actualidad, están en el interior de la Zona de Servicio del Puerto, estableciendo una reserva de 80.870 m<sup>2</sup>. La superficie reseñada, así como la edificabilidad asignada, permiten la total cobertura de cuantos servicios e instalaciones se precisen para el uso a que estén destinadas.

Por otro lado, este PE ha previsto una reserva de 7.440 m<sup>2</sup>, que sitúa en un lugar aledaño a la Zona de Servicios Terciarios de Poniente, que podría destinarse a Estación del Tren Lanzadera, a fin de dotar a la ciudad de un sistema ferroviario que garantice una máxima accesibilidad en relación con nuevas líneas que pudieran crearse para la conexión con el Aeropuerto y Elche. Esta Estación podría contar con todas las instalaciones que la edificabilidad asignada a la parcela permitiera. El emplazamiento final de esta instalación se sugiere en el borde Norte de la parcela A de Servicios Terciarios pero podría ubicarse en cualquier otro lugar dentro de la misma.



## 2.2. SISTEMAS GENERALES DE TRÁFICO: VIALIDAD.

Como se ha dicho al comienzo de este capítulo, la propuesta que el PE establece en torno a la vialidad se define a partir de un vial longitudinal a su recorrido Este-Oeste, que posee un evidente valor como elemento estructurante de la propuesta urbanística general.

Se trata de un vial que ha de soportar intensos y variados tráficos: el de paso Norte-Sur (y viceversa); el de conexión entre la carretera de Madrid con las playas; el tráfico urbano que procede de la zona litoral Norte de la Ciudad y que quiere acceder a las zonas centrales de la misma; el tráfico urbano que transita entre los sectores urbanos situados al Este y Oeste de Alicante. Por último, y aunque de mucha menor relevancia cuantitativa que cualquiera de los anteriores, ha de soportar asimismo el tráfico que se produce entre los Muelles de Levante y Poniente.

Es un vial, por tanto, sometido a una fuerte presión, acentuada por la extraordinaria significación de su ámbito urbano inmediato, la parte más emblemática de la fachada urbana de Alicante. A fin de sistematizar la exposición, se ha considerado que dicho vial, que transcurre en su totalidad (salvo una pequeña porción de terreno hoy ocupada por la Avda. de Loring) por suelos de propiedad del Puerto, presenta tres tramos muy diferentes:

- a) El tramo inicial, constituido por el Paseo del Conde de Vallellano, y que va desde la Plaza del Mar hasta la Plaza de Canalejas.
- b) El tramo intermedio, integrado en gran parte por la Avda. del Almirante Guillén Tato y que discurre entre la Plaza de Canalejas y el extremo Norte de la Plaza de Galicia y el Pabellón de Sanidad.



- c) El tramo final, que está constituido por la Avda. de Loring y la Avda. de Elche hasta el límite Sur del ámbito asignado al PE.

En su primer tramo (Paseo del Conde de Vallellano), este vial consta de una calzada de 4 carriles (dos por dirección), y, al Sur de aquella, una zona de aparcamiento en batería y una acera que bordea la dársena interior a lo largo de todo el muelle 2, hasta toparse con el Real Club de Regatas. Se trata de un tramo que está en funcionamiento actualmente, por lo que no se propone operar cambio alguno sobre la misma. Por otro lado, al no estar integrado este vial dentro del ámbito de la OI/3, toda modificación propuesta no tendría sino un carácter meramente indicativo.

El segundo tramo, tal como está previsto en el PE, arranca en la Plaza de Canalejas y, a través de un nuevo trazado, se dirige por los suelos que ocupa la línea ferroviaria que conectaba el Puerto de Levante con la Estación de Benalúa (instalación hoy abandonada y desmontada), entre el Parque de Canalejas y las edificaciones portuarias recayentes a la Avda. Almirante Guillén Tato (antigua Lonja, talleres, etc<sup>10</sup>), hasta llegar al extremo Norte de la Avda. de Loring.

Esta solución introduce modificaciones sobre el actual trazado. Tales modificaciones no suponen variación alguna sobre la titularidad de los suelos en que se asienta este vial, que seguirán siendo del Puerto. No obstante, con la misma se plantea una triple consecuencia de signo positivo:

- La solución propuesta implica la recuperación de la Avda. Almirante Guillén Tato como vial de interconexión portuaria, constituyéndose en una vía de servicio interna al Puerto. Tal condición permite augurar que, al estar abierto

---

<sup>10</sup> En el PDDP se señala esta zona como Sector 9.



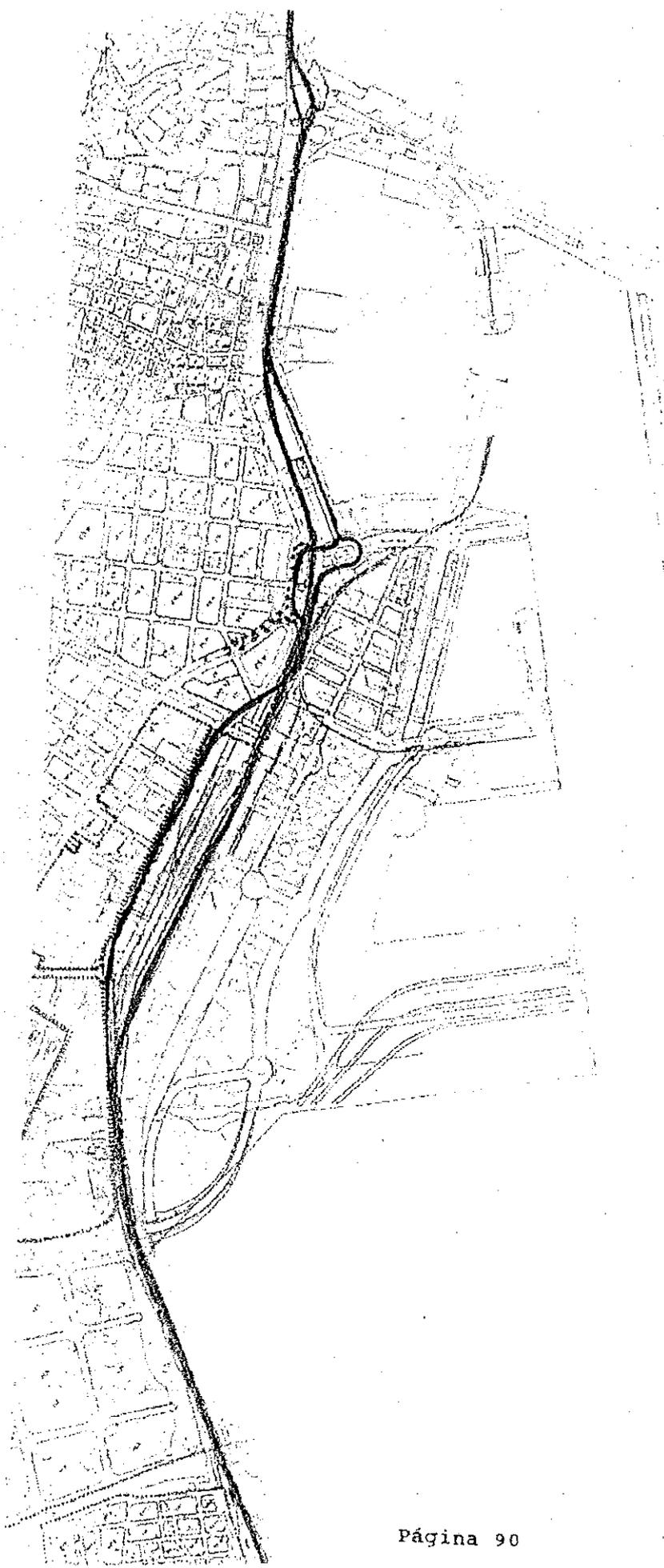
al uso peatonal, la actual Avenida podrá integrarse al Paseo Marítimo que se proyecta en óptimas condiciones.

- Con esta solución se elimina la necesidad de rodear el Pabellón de Sanidad y se plantea un trazado en línea recta, lo que mejora la fluidez, comodidad y seguridad del tráfico rodado.
- En la actualidad (línea azul del croquis A), en el nudo existente en la Plaza de Galicia se resuelven, aunque de manera confusa, el conjunto de interconexiones mutuas de tráfico procedente de cualquier dirección. Además, este nudo permite efectuar cambios de sentido y asegura, aunque con ciertas dificultades, la incorporación al tráfico ciudadano y del tráfico portuario de las instalaciones de Poniente. Esta solución permite introducir una mejora sustancial en el diseño y funcionalidad del nudo de la Plaza de Galicia sin que se pierdan sus características operativas (línea roja del croquis B).

En este tramo segundo se conservan los 4 carriles (dos por dirección) que tenía en el primero de los tramos y que tiene el trazado existente en la actualidad.

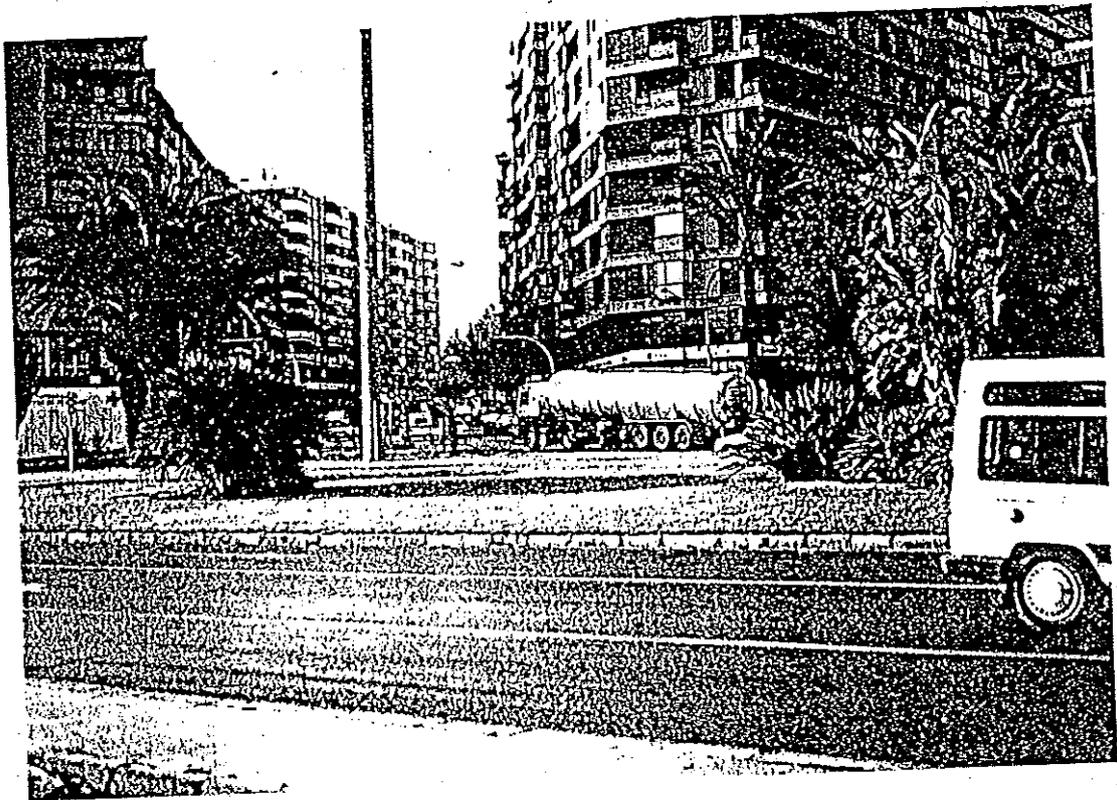
Su continuación hacia Poniente se hace a expensas del segmento viario de 3 carriles que hoy es utilizado por los vehículos que, procedentes de la Carretera de Murcia-Cartagena o de la Avda. Eusebio Sempere, quieren penetrar en el centro urbano a través de la calle Pintor Aparicio. Actualmente, tal operación se realiza de acuerdo con el esquema funcional que muestra el croquis B. Para seguir permitiendo dicha penetración el PE plantea la solución grafiada en el croquis C.

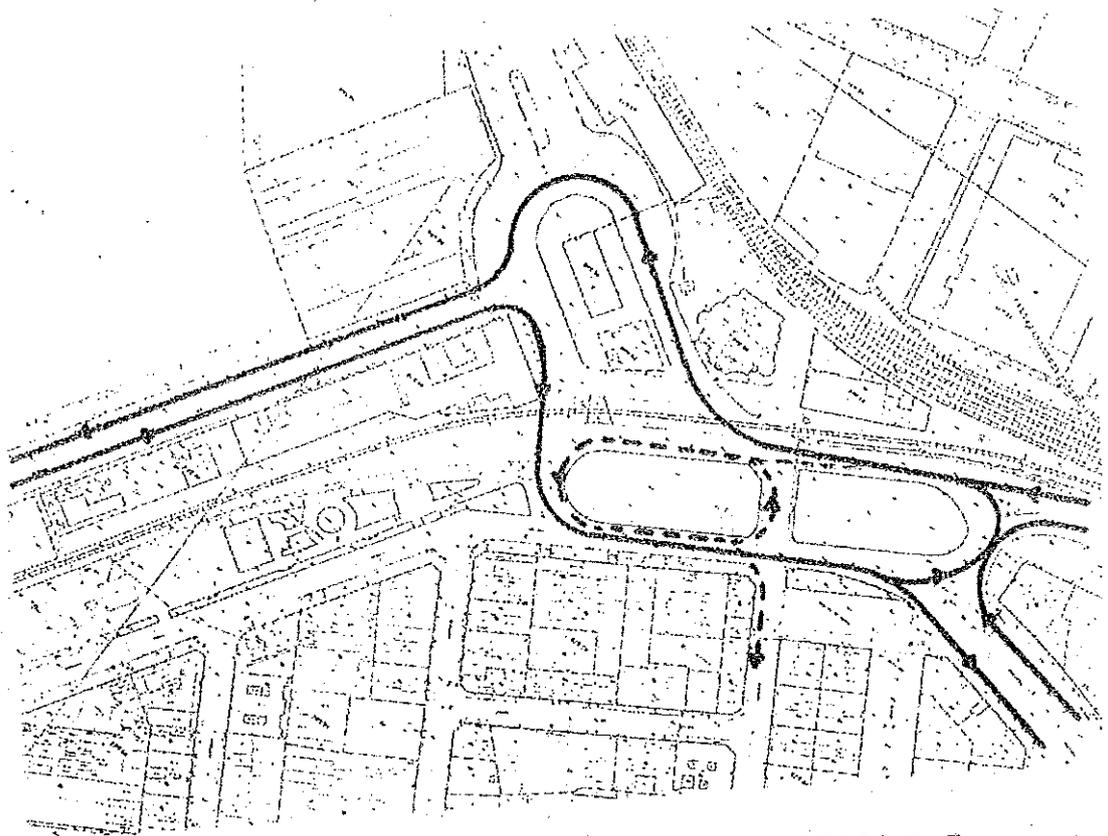




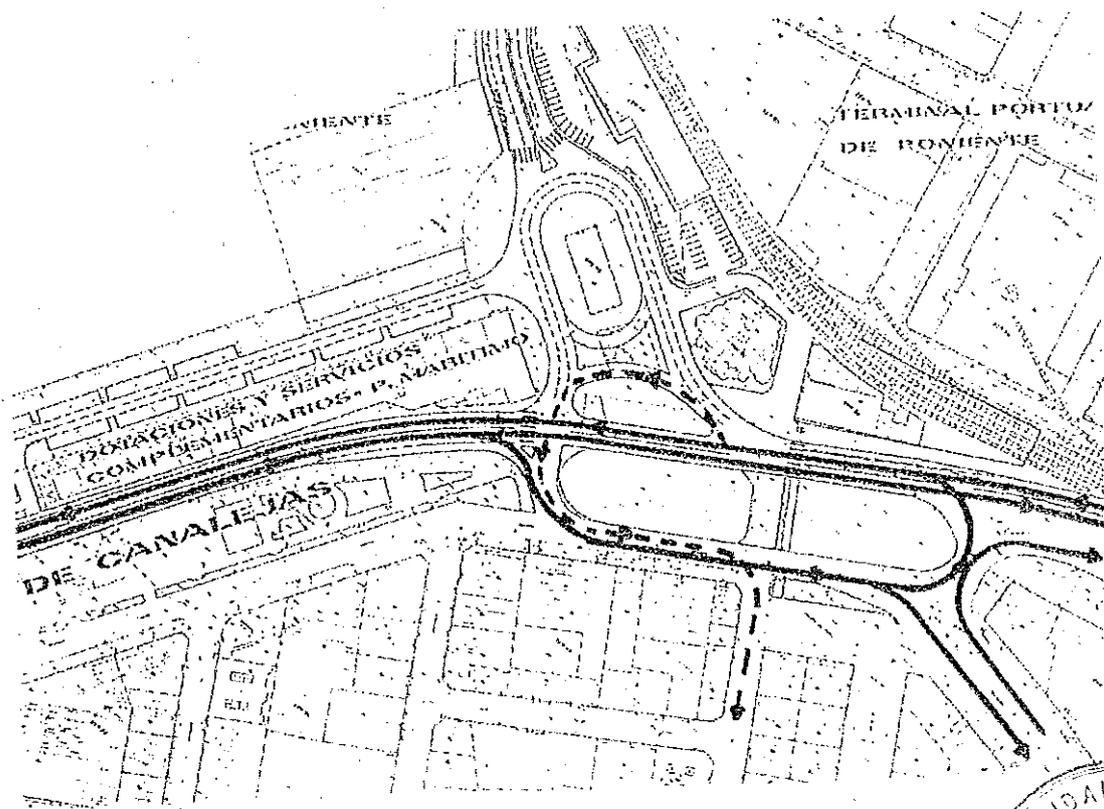
— VIAL PRINCIPAL ACTUAL  
- - - VIAL PRINCIPAL PROYECTADO







CROQUIS B



CROQUIS C



El tramo tercero arranca en el Pabellón de Sanidad y termina en el límite Sur del PE. Entre dicho Pabellón y el Polígono de Cros, la propuesta del PE, siguiendo los objetivos señalados por la OI/3, desplaza la nueva calzada por los terrenos portuarios, hoy ocupados por la playa de vías al Sur de la Estación de Benalúa en un trazado lineal hasta su encuentro con la actual carretera de Murcia-Cartagena. Desde ese punto hasta el límite Sur, el PE no plantea actuación alguna, por cuanto dicho tramo está en funcionamiento y no requiere reformas.

Una vez abierta la vía propuesta, la actual carretera se convertirá, a su paso por la Avda. de Elche, en una vía de tráfico urbano de importancia secundaria. Por ello, sería lógico reducir su actual ancho, reservando las calzadas laterales para aparcamientos, salvo en el tramo que va desde el entronque con la nueva Carretera y la calle Federico Mayo, pues una considerable parte de los flujos de tráfico que provienen del Sur se desvían por esta calle hacia la zona de Benalúa y La Florida.

El PE ha grafiado en el plano ou-5 el entronque de la nueva vía con la Avda. de Loring al Este y la Avda de Elche al Oeste, con carriles de desaceleración y soluciones semafóricas. El PE plantea una solución diferente que cumpliría en mejor medida el objetivo genéricamente planteado en el PGM0 de procurar la más adecuada solución de las condiciones viarias de la zona. No obstante, esta última propuesta implicaría rebasar los márgenes físicos en que se sitúa el ámbito de la OI/3, lo que supone que habría que dar a esta ordenación alternativa la condición de pro-



puesta indicativa<sup>11</sup>, y con este carácter se incluye en el plano ou-6.

Las obras a realizar en este tercer y último tramo requieren previamente el traslado de las instalaciones de RENFE al nuevo emplazamiento previsto en el PE, a fin de mantener la conexión directa del ferrocarril a las instalaciones portuarias, sin que haya cruces con la Carretera de Murcia.

El cruce de la nueva Carretera con la Avda. Óscar Esplá, desde el que se tendrá acceso a la Zona de Usos Terciarios se proyecta como una gran rotonda de 30 metros de radio interior mínimo.

La nueva Carretera, en todo el frente de esta Zona, desde la Avda. de Loring hasta el final de la zona edificable del Parque Lineal, estará dotada de una mediana de dos metros de anchura que le dará mayor prestancia que en el resto de su trazado.

---

<sup>11</sup> Este carácter indicativo se refiere exclusivamente a la capacidad que el Ayuntamiento tiene de autoobligarse en el caso de aceptar las sugerencias del PE y de aprobar este documento de forma definitiva. Como se ha dicho, se trata de operaciones que afectan a suelos que no son portuarios, en los que se realizan mínimos ajustes que permiten sustanciales mejoras de diseño, lo que significa un positivo avance de la calidad funcional del trazado viario que se propone. Por otro lado, es importante recordar que ni existe cambio de uso, ni se lesionan intereses de terceros. Además, hay que considerar las posibilidades legales que sobre el particular existen, al amparo de lo preceptuado en el art. 67.3 RP.

Todo ello podría ser considerado, tal y como hace la sentencia del T.S. de 20-12-1984, según la cual: «Debe recordarse la doctrina declarada en la Sentencia de 21 de marzo de 1984, según la cual, los Planes Espaciales no son un simple y automático desarrollo de todas las previsiones del Plan General, sino que debe reconocerse la autonomía y campo de actuación propio que es imprescindible para que puedan cumplir los fines específicos que los justifican, siempre y cuando respeten las estructuras orgánicas de ordenación del territorio y determinaciones generales de orden fundamental configuradas en el Plan General.»



### 2.3. SISTEMAS GENERALES: ESPACIOS LIBRES Y DOTACIONES PÚBLICAS.

El PE plantea la recuperación de diversos espacios libres de borde para que sean utilizados por la totalidad de los ciudadanos de Alicante, sin restricción de ningún tipo. Para ello se propone la creación de una serie de espacios libres de uso público que, sumados a los existentes, logren paliar las carencias del municipio y las que, de manera concreta, inciden en la franja inmediata al litoral del casco urbano. Este planteamiento tiene su traducción física en la organización de una serie de espacios libres fragmentarios, pero sistemáticamente ligados entre sí, apoyándose en el vial principal de tráfico Este-Oeste del que se ha hecho una precisa referencia en el epígrafe anterior.

Además, el PE ha considerado conveniente establecer diversas previsiones con el fin de alojar las dotaciones anejas a estos espacios.



### 2.3.1. Paseo Marítimo.

El PE proyecta la construcción de un Paseo Marítimo que, combinado con la reserva que se hace de las instalaciones de Levante a actividades portuarias "urbanas", proporcione un adecuado marco paisajístico, urbanístico y ambiental a una zona de tanta significación para la Ciudad.

El Paseo Marítimo previsto no es, en todo caso, sino la confirmación legal de un supuesto fáctico irrefutable: aunque en peores condiciones que las que se prevén, el Paseo es hoy en día una realidad, más por el uso a que se somete que por las propias características de su diseño urbanístico y arquitectónico. Pero, en todo caso, es un Paseo que discurre por suelos que son de propiedad portuaria y que están incluidos en la Zona de Servicio del Puerto.

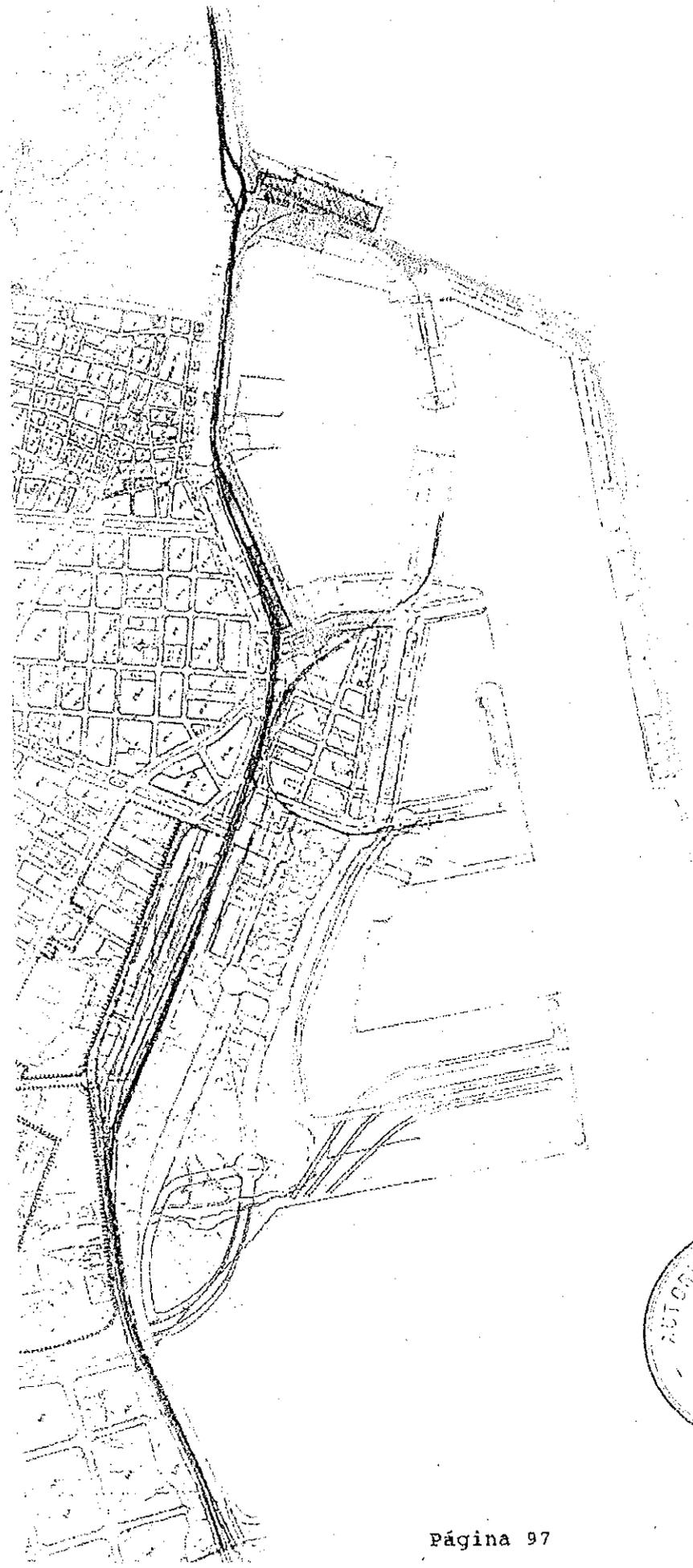
La ordenación propone actuaciones tendentes a mantener este carácter público por encima de cualquier otra consideración. Ello constituye el motivo principal que fundamenta la necesidad de traslado de las instalaciones del Real Club de Regatas: al margen de que suponga una restricción al uso público que impide el disfrute del espacio libre de borde en su integridad y de que plantea interrupciones visuales desde la Explanada, es evidente que, debido al estrechamiento del Paseo se produce una segregación indeseable entre los tramos de que consta, que dificulta la consideración psicológica del continuo espacial. Es un hecho empíricamente demostrado que, aun cuando el diseño físico del Paseo es idéntico y las vistas similares, el uso que se hace del tramo correspondiente al muelle 1, tiene una utilización residual, incomparablemente menor a la que registra el tramo recayente al muelle 2.



PASEO MARITIMO

DOTACIONES

VIAL PRINCIPAL



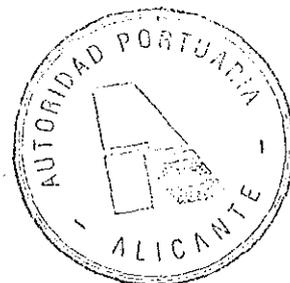
El PE plantea, como posibilidad a considerar, una nueva ubicación del Club en otra zona de la dársena interior que, al tiempo que libere de su presencia al Paseo Marítimo, permita al propio Club un óptimo desarrollo de las actividades que constituyen sus objetivos fundacionales: el fomento del aprendizaje y la práctica de la actividad náutica deportiva.

Así pues, la convergencia de ambos tramos en su centro geográfico, podrá encontrar un refuerzo simbólico con el traslado a ese punto de las instalaciones del Servicio de Tráfico Local, que actualmente se prestan en el extremo Norte del muelle 2. De ello se hablará más adelante con mayor detalle.

Al proceder al desvío del vial principal de tráfico en su tramo intermedio, y liberar la Avda. Almirante Guillén Tato del tráfico actual, se destinará la misma para vía de servicio del Puerto y como acceso al aparcamiento existente y a los que se prevé crear frente al mismo. Ello permitirá ensanchar la acera Norte, de forma que sirva como adecuada conexión al área de dotaciones que se desarrolla en esta zona, y de la que se hablará en el epígrafe 2.3.3.

El PE propone, además, la creación de una zona libre en el muelle de Levante, en la zona en que se sitúan los accesos al mismo, y entre los viales del casco urbano y el Paseo Marítimo, por un lado, y la Estación Marítima y las Instalaciones Náutico-Deportivas, por el otro. Tiene esta zona unos 55.000 m<sup>2</sup>, y en ella se debe construir un aparcamiento en semisótano cuya cubierta tiene 7.400 m<sup>2</sup>.

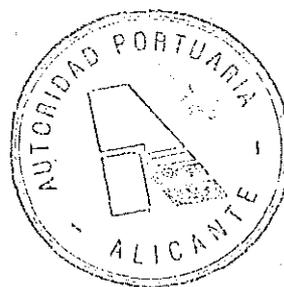
Sobre esta cubierta se podrá disponer un espacio, extraordinariamente atractivo por su proximidad a la dársena interior, en el que se proponen diversos usos de carácter cultural al aire libre integrado dentro del sistema de espacios libres.



En este espacio, se prevé el mantenimiento del edificio de Aduanas y el del Servicio de Explotación, si bien en éste podrán construirse hasta dos plantas más con el fin de alojar en ellas las dependencias de la Comandancia de Marina. Sin embargo, el edificio de la Junta del Puerto será demolido, dado el estado de irreversible deterioro que presenta, trasladando la propia Junta sus dependencias a otro edificio, actualmente en construcción, situado en la Unidad Portuaria de Poniente.

Siguiendo en la Unidad Portuaria de Levante, se prevé dar continuidad al Paseo Marítimo del Postiguet en los terrenos actualmente ocupados por el Hotel Meliá, que queda fuera de ordenación, cuando sea demolido, lo que ocurrirá cuando puedan establecerse los pertinentes acuerdos con los propietarios de este edificio.

Finalmente, cuando los usos portuarios clásicos puedan trasladarse de la Unidad Portuaria de Levante a la de Poniente, se prevé que pueda liberarse un paseo para vehículos que llegue hasta el extremo final del espigón, al que se dotará de un elevado número de aparcamientos públicos en superficie. Al tiempo, se prevé que se construya un paseo peatonal, en paralelo, sobre el muro de la escollera, que tendrá idéntico término.



### 2.3.2. Sistema continuo de zonas ajardinadas.

Este sistema estaría formado por una serie de áreas de diverso tamaño, integradas dentro de la OI/3 o situadas en áreas limítrofes a la misma, que por su disposición longitudinal al borde marítimo del casco urbano y su continuidad, son susceptibles de ser incorporadas, siquiera conceptualmente, en un sistema único, que se describe a continuación.

Estará formado este sistema por la Explanada de España, separada del Paseo del Conde de Vallellano por una calzada, el Parque de Canalejas, las isletas situadas en el extremo Norte de la Plaza de Galicia<sup>12</sup>, el Paseo de la Avda. de Loring<sup>13</sup> y la nueva zona ajardinada de transición que se emplaza en parte de los terrenos en que se sitúan las actuales instalaciones de RENFE.

Esta última zona quedará limitada por el Sur por un paseo peatonal arbolado de 16 m., mientras que en su lado Norte, será su límite la Avda. de Elche, discurriendo en forma paralela a la misma. En ella se proyecta una zona ajardinada de 30 metros de ancho, que deberá recibir un tratamiento similar al Paseo de Canalejas, y en la que no se permitirá construcción alguna, salvo las correspondientes al amueblamiento admisible en parques y jardines.

---

<sup>12</sup> Estas isletas quizá pudiesen servir como un espacio peatonal si se uniese, en el supuesto de que ello fuera factible, el espacio central que las separa.

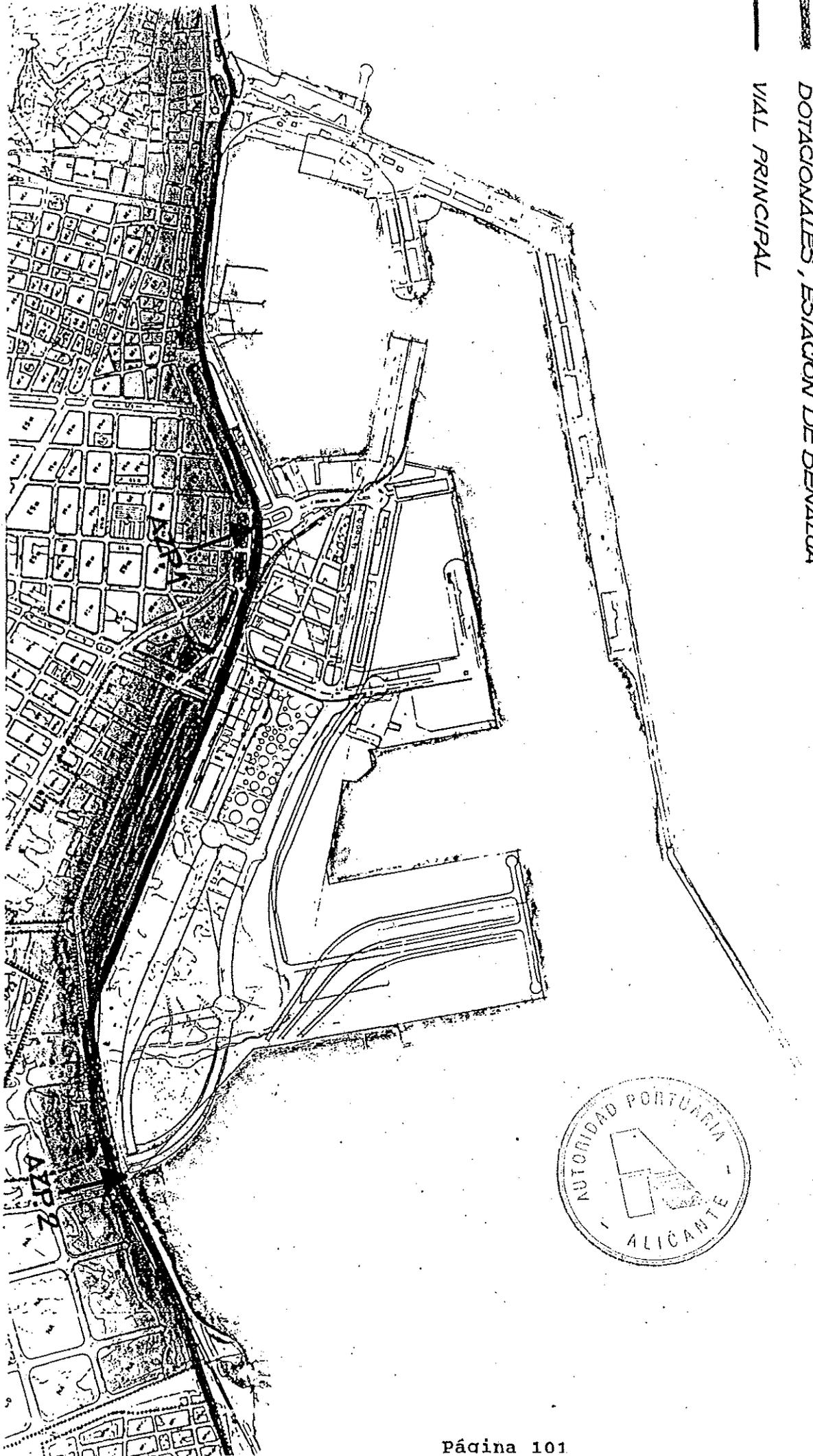
<sup>13</sup> Aunque en la actualidad, la Avda. de Loring dista de ser una zona que pudiese ser conceptualmente equiparada a las mencionadas y, en consecuencia, integrada en un sistema de zonas ajardinadas, no hay que olvidar que la ordenación planteada en este PE la libera de ser soporte de la Carretera de Murcia y la reintegra a una condición de vial urbano, lo que permite ensanchar considerablemente los espacios peatonales de que dispone. Una posible ordenación específica de esta zona se contiene en el plano ou-6.



SISTEMA LINEAL DE ZONAS AJARDINADAS

DOTACIONALES, ESTACION DE BENALUA

VIAL PRINCIPAL



Todas estas zonas, sean preexistentes o no, forman un circuito peatonal continuo de alrededor de tres kilómetros. En toda su extensión estará situado al Norte del vial principal Este-Oeste al que se ha hecho referencia, separándolo del tejido urbano más próximo al litoral. Consiguientemente, podría hablarse incluso de que, con las operaciones previstas, se puede lograr un parque lineal litoral de alto nivel, especialmente si se consideran sus dimensiones, su significación y su accesibilidad.

Cabe concluir con este epígrafe indicando que este sistema puede ser rematado mediante la imposición de un tratamiento coherente en el borde Sur de la zona al Oeste del Polígono de Benalúa Sur, para lograr una continuidad que permita enlazar con el borde ajardinado del Polígono de Cros.

Es obvio que todo este sistema de espacios libres no logra evitar que la vía de tráfico se interponga entre la ciudad y el mar, lo que resulta especialmente enojoso en la zona en que se sitúa la dársena interior, donde la relación entre una y otro es muy intensa (y podría serlo mucho más).

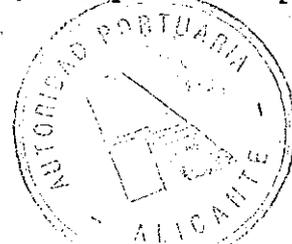
En esta zona, el hecho de que se mantenga la actual calzada impide que la Explanada se aproxime al Paseo Marítimo. Por otro lado, es obvio que, cualquiera que fuese la solución que se adoptase, tanto la calzada del Paseo del Conde de Vallengano como la de la Avda. del Almirante Guillén Tato, deberían mantenerse, como mínimo, como vía secundaria de servicio entre ambas Unidades Portuarias, lo que limita la potencialidad de algunas de las sugerencias que se van a efectuar, si bien es lógico pensar que, si tal fuera su condición futura, el tráfico rodado se limitaría notablemente, permitiendo disminuir la velocidad y peligrosidad del tránsito, aminorar los negativos efectos medioambientales que causa y reducir a dos los carriles de circulación.



La solución a este tema no puede ser abordada en este PE por razones diversas, y tendría que partir de dos soluciones alternativas: bien llevando el tráfico Este-Oeste (y el de penetración desde ambos extremos al centro de la ciudad) a otra vía situada más al Norte, bien realizando una vía enterrada que discurriera entre la zona recayente al Paseo de Ramiro y la Estación de Benalúa<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Esta solución es, con toda evidencia, especialmente atractiva, no sólo por ser técnicamente posible, sino porque permitiría conectar el ferrocarril de vía estrecha con el centro de la ciudad y con RENFE, lo que redundaría en beneficio de la continuidad del propio ferrocarril. Esta solución permitiría, además, conectar el área de Benidorm y el resto de las Marinas (Alta y Baixa) con el Aeropuerto del Altet, del que son su principal cliente.



2.3.3. Áreas reservadas para las instalación de dotaciones y servicios complementarios.

El PE ha considerado la necesidad de plantear dos áreas en las que se habrá de proceder a la instalación o establecimiento de diversas dotaciones y servicios. Las mismas se describen en el presente epígrafe.

- a) En la parcela que se situa entre la Avenida Almirante Guillén Tato y los terrenos ocupados por el antiguo tendido ferroviario (por donde discurrirá el vial principal proyectado), existe una serie de edificios, la mayor parte de los cuales, en la actualidad, dan cobertura a diversas necesidades del propio Puerto, debiendo ser considerados como dotaciones inherentes al mismo.

Además, esta zona alberga otro edificio, el de la antigua Lonja, que, una vez restaurada por el Ayuntamiento, que ha solicitado una concesión administrativa para ello, está sirviendo como equipamiento público cultural (sala de exposiciones).

El resto de los edificios a que se hacía referencia en el primer párrafo, podrán ser remodelados para adaptarlos a usos dotacionales similares a los que ahora tienen y, en su caso, podrá procederse a la construcción de unos nuevos, que tendrán la edificabilidad que se les asigna en las Ordenanzas que contiene este PE.

Al Norte de la Avenida del Almirante Guillén Tato, en la confluencia de ésta con la Plaza de Canalejas y al Sur del Parque del mismo nombre, existe un aparcamiento público en superficie de reciente concesión. Este aparcamiento sufrirá un traslado parcial hacia el Sur, como



consecuencia de la invasión que se producirá en parte del mismo por la construcción del nuevo vial sustitutorio de la reseñada Avenida. La sustitución habrá de mantener similar superficie y número de plazas que tiene el actual.

- b) En una parte de los terrenos liberados por el desvío de la Carretera de Murcia y por la reubicación de las instalaciones ferroviarias, el PE contempla la creación de un área de dotaciones y servicios. Esta zona estará separada de la zona ajardinada también prevista (Parque Lineal) por el paseo peatonal en su borde Norte, del que se ha hablado anteriormente.

El área en cuestión contendrá una serie de instalaciones con servicios terciarios, de naturaleza ferroviaria o no, y que podrán ser dotacionales, comerciales, deportivos, etc.... Las características que estos edificios e instalaciones pueden tener, los usos que se admiten en los mismos, así como las condiciones que han de regir las construcciones en dicho área, se señalan en las Ordenanzas de este PE. En todo caso, la edificabilidad resultante en el conjunto de las construcciones que se ejecuten se señala igual a la que actualmente tienen los edificios y tinglados existentes.

Es preceptiva la conservación del edificio de la Estación de Benalúa, que deberá ser restaurado, aunque en el futuro pueda destinarse a usos diferentes del actual, siempre que se hallen dentro de los señalados por las Ordenanzas de este PE para el área en que se enclava.



#### 2.4. ZONAS PORTUARIAS.

La solución planteada contempla, como se ha dicho, dos Unidades Portuarias separadas entre sí, una en Levante y otra en Poniente, conectadas ambas al vial estructural del sistema general al que se ha hecho múltiples referencias en este texto. Además, la Unidad Portuaria de Poniente estará conectada al Sistema General de Autovías y Autopistas a través del enlace cuya descripción se realiza en la página 114.

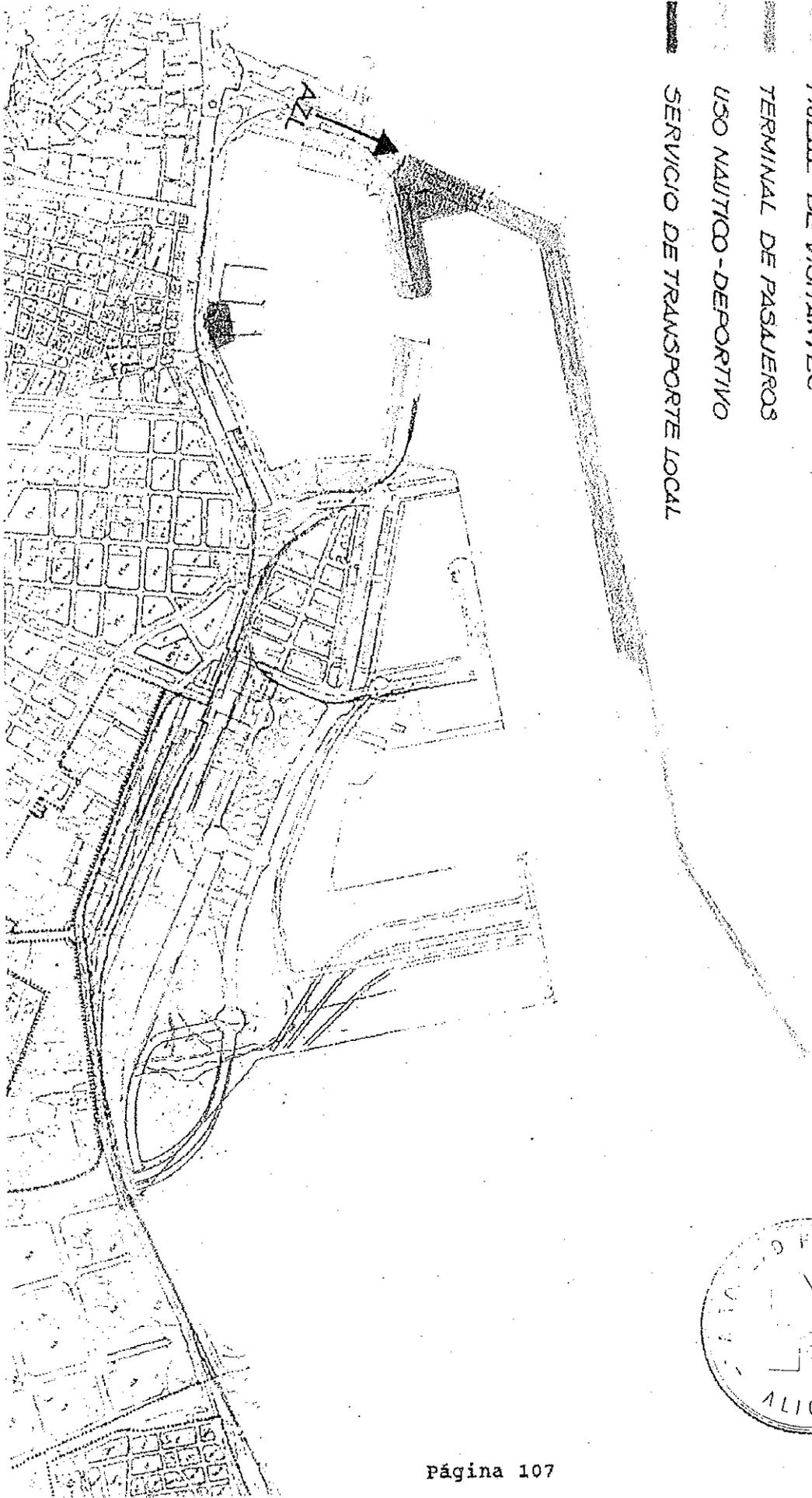
La Unidad de Levante (señalada en el plano ou-1 con una serie de tramas de rayas verticales de diferente grosor) se desarrolla en torno a la dársena interior y en la zona Este de la dársena exterior.

En la misma, hay dos zonas claramente diferenciadas, una de uso portuario y otra de usos dotacionales y terciarios de apoyo en tierra a los usos y actividades náutico deportivos de la Unidad, que está en contacto directo con la ciudad.

El PE sólo ha definido los usos a que hace referencia el PGMO y aquellos que se señalan en el PDDP, estableciendo los parámetros que sean exigibles, definiendo sus accesos y los límites con los espacios libres inmediatos.

La siguiente tabla muestra los usos previstos, su localización y el sector del PE en que se encuentran:





- UNIDAD PORTUARIA LEVANTE
- MUELLE DE VISITANTES
- TERMINAL DE PASAJEROS
- USO NAUTICO - DEPORTIVO
- SERVICIO DE TRANSPORTE LOCAL



USOS PREVISTOS EN LA UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE		
ESTACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS		
Uso	Localización	Sector
Estación Terminal de Pasajeros y Terminal de Transbordadores	Muelles 10/12	3TL
ZONA DE USOS E INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS		
Uso	Localización	Sector
Instalaciones de la dársena interior de Levante: Clubs Deportivos, Usos terciarios de apoyo en tierra	Muelles 6/8	1
Instalaciones de la dársena interior de Poniente: Clubs Deportivos y Áreas técnicas de apoyo en tierra(*)	Muelles 3/5	6
OTROS USOS PORTUARIOS		
Uso	Localización	Sector
Posible dársena pesquera en la dársena exterior	Muelles 12/14	3PL
Muelles de visitantes en la dársena exterior	Muelle 14	3VL
Tráfico local en la dársena interior	Muelles 1/2	8

USOS PREVISTOS EN LA UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE		
Uso	Localización	Sector
Zona de usos industriales y de almacenaje	En torno a las instalaciones de CAPMSA	3MP
Zona portuaria de transporte y manipulación de mercancías (llamada Puerto Comercial en el PGMO)	Muelles 7 a 21	3MP

El PDDP estudia detenidamente cuáles son las líneas programáticas que el desarrollo portuario debe seguir si todas las previsiones encuentran cumplimiento.

Por otro lado, el PE contempla una zona en que se concentran los usos terciarios necesarios para el funcionamiento de ambas unidades, que se describen en el epígrafe 2.7.2..

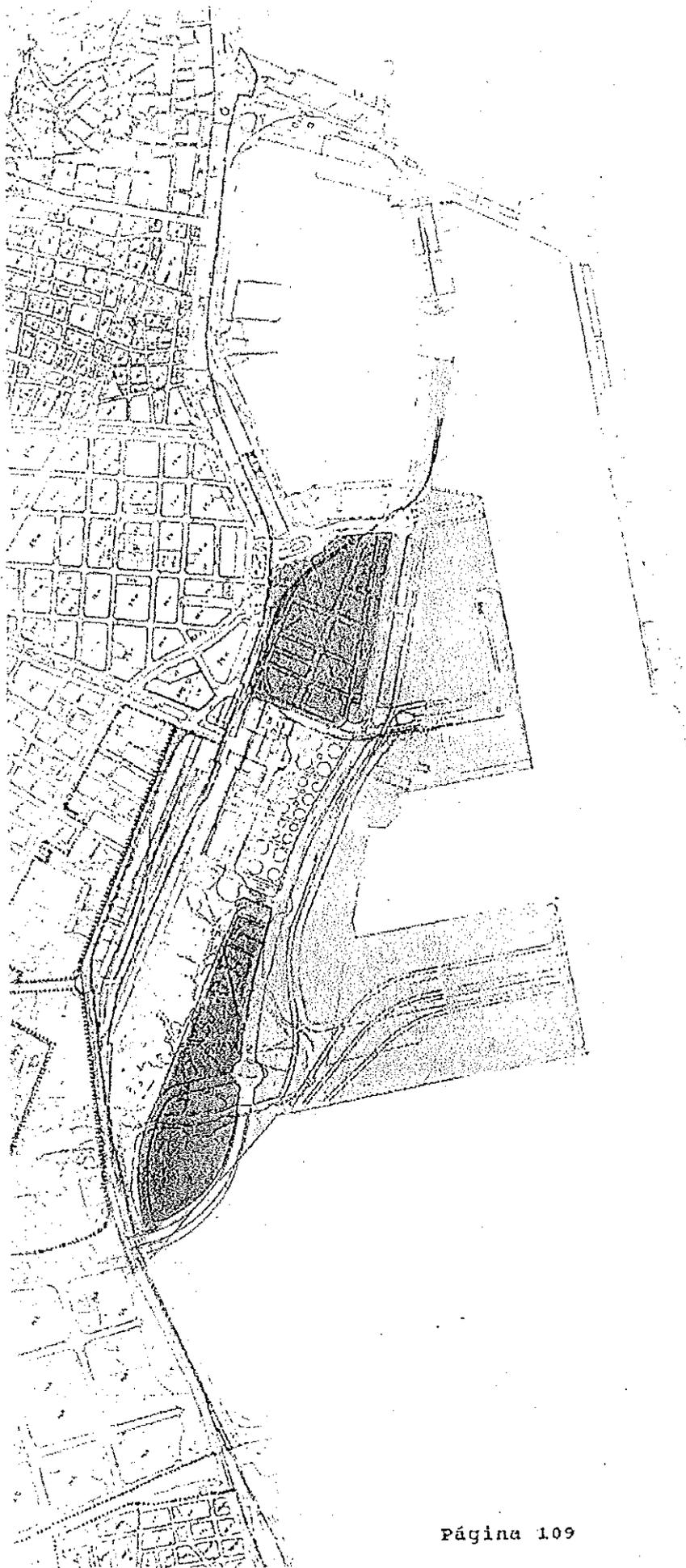
(\*) Según la Modificación del Plan Especial de 1998 se admiten también los usos terciarios, al igual que en el Sector 1.



UNIDAD PORTUARIA PONIENTE

TERMINAL DE MERCANCIAS

USOS INDUSTRIALES



## 2.5. EL SERVICIO DE TRANSPORTE LOCAL.

Al objeto de construir unas instalaciones adecuadas en el emplazamiento más idóneo para atender las necesidades que produce el tráfico marítimo de pasajeros que realizan las embarcaciones a destinos próximos (Isla de Tabarca, Santa Pola, excursiones dentro del propio recinto portuario o en sus alrededores inmediatos, etc...), el PE ha dispuesto su traslado hacia el centro de la dársena interior, en la confluencia entre los muelles 1 y 2, en la zona que actualmente ocupa el Real Club de Regatas.

La determinación del emplazamiento exacto de las instalaciones a que nos referimos debe tener en cuenta tres premisas fundamentales: de un lado, el logro de una máxima racionalidad en la organización de los movimientos de las embarcaciones en la dársena interior; de otro, el mantenimiento de un máximo contacto entre estas instalaciones y la ciudad, atendiendo a las características tipológicas de los usuarios; por último, la previsión de disponer de unas instalaciones mínimas que dignifiquen la prestación del Servicio y lo situen en los niveles cualitativos que requiere.

El Servicio de Transporte Local se presta en la actualidad a escasa distancia del punto previsto, casi en el extremo Este de la dársena interior. Este emplazamiento obliga a las embarcaciones a complicadas maniobras, lo que supone un primer inconveniente que ha de ser superado. Por otro lado, es obvio que el nuevo emplazamiento ha de intentar racionalizar al máximo la distribución de usos en la dársena interior, de modo que sea posible obtener el mayor aprovechamiento de la misma para usos náutico-deportivos. El emplazamiento propuesto en el Plan facilita las maniobras necesarias en la dársena interior y libera los márgenes de actividades distintas de las deportivas, permitiendo racionalizar la distribución de las instalaciones náuticas en la lámina de agua.



Por otro lado, la localización que se propone mantiene un íntimo contacto con la Ciudad, característica que el PE reputa básica para optimizar la prestación del servicio, atendiendo a las características tipológicas de los usuarios y a las que reviste el propio tipo de servicio que se presta, que requiere un alto grado de inmediatez al núcleo urbano y, paralelamente, permite prescindir de otros elementos serviciales que caracterizan las Estaciones Marítimas (aparcamientos, dotaciones y servicios). Al tiempo, el hecho de que se proponga ocupar un emplazamiento central constituye un refuerzo a la importancia del propio Servicio, que adquiere una relevancia significativa en tanto que puede constituirse como un hito simbólico de la propia centralidad.

Por último, es preciso poner de relieve que, en la actualidad, el servicio se presta en condiciones de insuficiente calidad. Los pasajeros que utilizan el Servicio deben realizar esperas, en ocasiones largas, sin que haya un solo lugar que les permita cobijarse para librarse del sol estival. Una concepción cualitativamente correcta implica que en la configuración del nuevo Servicio se plantee la posibilidad de disponer de unas taquillas y de una sala de espera en la que pueda instalarse un pequeño establecimiento hostelero de apoyo.

En atención a estos criterios, el PE dispone la reserva de 4.000 metros cuadrados, de los que 800 son actualmente suelo urbano, en la confluencia de los muelles 1 y 2, en los que puedan construirse 130 m<sup>2</sup>, que se destinarán a los usos mencionados.



## 2.6. EL SISTEMA DE ACCESOS.

Contiene este epígrafe una pormenorizada descripción de los accesos previstos a las diferentes instalaciones portuarias desde el viario al que deben estar conectadas.

- La Unidad Portuaria de Levante tiene un único acceso, que discurre por el mismo emplazamiento que el actual, sólo que se amplía hasta alcanzar la Estación Marítima. Delimitan este acceso las dos manzanas edificables, de las que se hablará en el siguiente epígrafe, la verja que delimita las instalaciones portuarias y la zona de espacios libres de Levante, de la que se ha hablado en el epígrafe 2.3.1.

Este acceso, cuya construcción requiere la demolición de varios de los edificios situados en la zona, y que se detallan en el epígrafe 1.2.3., tendrá cuatro carriles, anchura que rebaja en dos la prevista en el Plan inicialmente aprobado, disminución que se solicitaba en el Informe Municipal aprobado por el Pleno de la Corporación en 4-10-1991.

El vial, que enlaza directamente la Unidad Portuaria de Levante con el viario de sistemas generales descrito en el epígrafe 2.2. en su primer tramo y con la Plaza del Mar, se encara a la recién construida báscula del Puerto. Su construcción se prevé en dos fases, la primera de ellas de carácter provisional.

En esta fase, el trazado evitará el edificio Fitosanitario, desviándose, para evitar su demolición, que se exige, sin embargo para el caso del edificio de Prácticos. Sin embargo, cuando se acometa la segunda fase, se



edificios citados para conservar un trazado más rectilíneo.

Desde este acceso principal se prevé la construcción de dos ramales de enlace. Uno, en forma de rotonda, que conecta con el Hotel Meliá, con la manzana de aparcamientos, con la manzana de servicios dotacionales de Levante y con el aparcamiento situado en la parte trasera de la manzana en que se enclava el edificio de Aduanas, y que termina en fondo de saco.

El otro ramal de enlace, cuya implantación debería ser simultánea o posterior a la ejecución de la segunda fase del vial principal (por más que no es una condición inexcusable para que pueda acometerse) es una raqueta que permitirá la entrada al área de instalaciones de apoyo en tierra a los usos y actividades náutico deportivas de Levante, a una plazuela de estacionamiento (que dará servicio a los movimientos de llegada y salida de pasajeros desde la Estación Terminal de Pasajeros) y al desvío del tráfico de entrada a la zona que se destinará a Paseo (para automóviles) para la que se reservará en el futuro la mitad longitudinal exterior del muelle 14, cuando se pueda liberar este espacio de los usos que hoy tiene asignados. Este último enlace no podrá ser acometido por ahora, por lo que la cancela que divide la zona portuaria de la zona de uso público no restringido continuará en la misma dirección (Este-Oeste) que tiene en su origen, en el espigón Norte de la bocana interior. La cancela de referencia delimita la Zona de Servicio del Puerto y concluye este acceso.



Las acciones descritas se completan con la construcción de diversas isletas verdes y con la demolición del muro mediero del Hotel Meliá, y su sustitución por una valla más transparente y de menor altura, conservando en parte las hiladas de sillería existente.

En la zona peatonal que se crea en el borde de la dársena interior, y que tendrá 10 metros medidos desde el cantil, se construirá una columnata ornamental.

- El Sector de Poniente dispone de dos accesos principales, descritos en el PDDP con las denominaciones de AZP-0 y AZP-1. El primero de ellos conecta al Puerto con las autopistas y autovías de Valencia, Murcia, Cartagena y Madrid, y se sitúa en un punto intermedio del tramo de la Avenida de Elche que se incluye dentro de la ordenación indicativa que contiene el PDDP. Tal previsión es coincidente con la que el PGMO establece y su ejecución corresponde a la Dirección General de Carreteras del MOPT. En la documentación gráfica del PE se contempla la solución proyectada, que tiene el desembarque al Puerto en curva, a fin de que se adapte al terreno actualmente existente. Esta entrada podrá rectificarse en el futuro siguiendo las indicaciones que se establezcan en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que se ha de realizar siguiendo las disposiciones de la Ley de Puertos.

Por lo que hace referencia al acceso AZP-1 las previsiones del PE son idénticas a las establecidas en el PDDP, y se basa en el actual trazado de la calle interior del recinto portuario. Este acceso enlaza con el vial del sistema general de que se habla en el epígrafe 2.2. a través de la rotonda que ha de construirse en la zona portuaria que se encuentra frente a la Plaza de Galicia, al Norte del Pabellón de Sanidad.



Esta rotonda permite su conexión con todos los tráficos, independientemente del sentido de marcha que tengan.

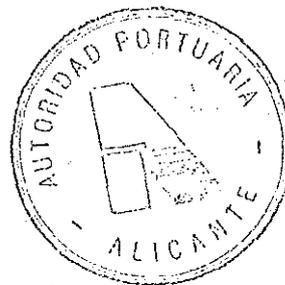
El acceso de que se está hablando (AZP1), servirá fundamentalmente para el tráfico ligero, aunque se pavimentará de forma que pueda transitar por el mismo toda clase de vehículos, sea cual sea su tamaño y peso.

Al margen de estos accesos, previstos para las zonas portuarias, el PE incluye otro que conectará la manzana de servicios y las de concesiones, que se construirá una vez se pongan en ejecución las determinaciones del PE que afectan a dichas manzanas. Ello permite presumir que existirán, en el futuro, altas intensidades en los flujos de tráfico en dirección a esta zona.



2.7. SERVICIOS Y USOS TERCIARIOS ASOCIADOS A LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS.

El PE contempla, además del sistema general que constituye el borde Sur de la trama urbana, una serie de manzanas de la zona portuaria que por su uso o por su inmediatez física con la zona urbana, inciden en ella y deben reglamentar sus actuaciones edificatorias.



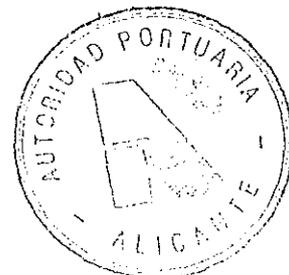
### 2.7.1. Unidad Portuaria de Levante.

En esta Unidad el PE plantea dos áreas que se destinan a albergar las instalaciones precisas para prestar apoyo en tierra a las actividades náutico-deportivas que se han de desarrollar en aguas de la dársena interior.

La primera de estas áreas, señalada en el PDDP como Sector 1, se sitúa al Este de la dársena, con entrada por los accesos de Levante, y en ella se reserva espacio para aparcamientos, edificios sociales de clubs deportivos, locales comerciales, oficinas, alojamientos temporales, etc..., cuya existencia se considera indispensable para garantizar un correcto nivel funcional de este tipo de instalaciones, que, hoy en día y en el futuro, plantean requerimientos cada vez mayores. Los parámetros que han de regir la edificación en esta zona, que será de tipología abierta, se recogen en las Ordenanzas.

La otra zona que el PE asocia a servicios y usos terciarios, dentro de la Unidad Portuaria de Levante, se sitúa al Oeste de la dársena interior, con entrada por el acceso de Poniente que forma parte del Sector 9 (tramo final de la Avenida del Almirante Guillén Tato). Se han previsto establecer en ella usos de aparcamiento, edificios sociales para clubs deportivos y otros de análoga naturaleza, aprovechando su proximidad con el viejo edificio del Varadero que, en el sector 9 podría remodelarse sirviendo a usos similares, y construyendo los edificios que se precisen para garantizar un nivel dotacional de calidad.

Dentro de esta zona se considera necesario integrar un área técnica que habrá de incluir pequeños astilleros, varaderos y otros usos industriales (talleres) o comerciales, relacionados todos ellos con el suministro, mantenimiento y reparación de las embarcaciones que empleen la dársena interior.



Asimismo, las condiciones que han de regir las construcciones que hayan de realizarse en esta zona se recogen en las Ordenanzas, dentro del Sector 6.

Según Modificación del Plan Especial año 1.998, se amplían los usos admitiendo los mismos que en el Sector 1, y se subdivide el Sector 6 en dos zonas, según cuadro de ordenanzas correspondiente.



### 2.7.2. Unidad Portuaria de Poniente.

En un área próxima al borde urbano y junto a las instalaciones de CAMPSA, el PE ha previsto una franja de terreno, situada entre el vial interior principal y la nueva carretera de Murcia, destinada a usos industriales y de almacenaje para los concesionarios del Puerto.

En la manzana ocupada por las instalaciones de CAMPSA se concentrarán los usos complementarios que resulten de la aplicación de la Ordenanza correspondiente a las Áreas Industriales, que en su grado 1º, nivel B, tolera usos comerciales, hosteleros y de oficina en edificio exclusivo, con una edificabilidad máxima de 1'20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, que podría computarse sobre superficie neta.

Aunque el PE inicialmente aprobado señalaba que la edificabilidad asignable a la zona era de 1'50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, correspondiente al nivel 2º, el Informe Municipal contenía la solicitud de disminuir ésta. La Junta del Puerto ha accedido a los deseos municipales y el PE definitivamente aprobado plantea una reducción de la edificabilidad, que se sitúa en el margen expresado en el anterior párrafo.

El PE propone una ordenación concreta de la zona, en función de la cual se plantean dos parcelas de edificación terciaria (B y C) y una parcela (A), también para usos terciarios en superficie, en la que se admitirá la construcción en semisótano de la Estación Ferroviaria a la que se ha hecho referencia en el párrafo anterior. En las dos primeras parcelas, los semisótanos sólo podrán ser utilizados como aparcamientos. La Estación Ferroviaria de que se habla tiene asignada una superficie de 7.440 m<sup>2</sup>, que será computable a efectos de generación de edificabilidad, asignándosele un coeficiente igual a la de las



parcelas B y C, por lo que en la parcela A podrán edificarse 8.928 m<sup>2</sup> más.

El conjunto de la zona que componen ambos sectores, incluida por tanto la Estación del "Tren Lanzadera" y las vías que le corresponden, tiene una superficie bruta de 80.251 m<sup>2</sup>, arrojando una edificabilidad de 81.030 m<sup>2</sup>, por lo que el coeficiente de edificabilidad sobre parcela bruta es aproximadamente de 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

El resto de las manzanas en torno al actual emplazamiento de CAMPSA se destinán al resto de los usos industriales y de almacenaje para edificios que se construyan al amparo de concesiones administrativos y a los que se aplicará la edificabilidad que se señala en el PGM0 para las Actividades Industriales en su grado 1º, nivel B, es decir 1,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. Para la construcción de estos edificios se requerirá la concesión de licencia municipal.



2.8. ACCIONES CONCRETAS A REALIZAR EN DESARROLLO DE LAS DETERMINACIONES DE ESTE PE: CONSTRUCCIONES, DEMOLICIONES Y CONDICIONES DE CONSERVACIÓN PREVISTAS.

A fin de sistematizar el contenido de las realizaciones que debe desarrollar el PE en relación con los contenidos de acción relacionados con el enunciado de este epígrafe, se han integrado las mismas en cinco unidades, algunas de las cuales se componen de más de un Sector, siendo, al tiempo ligeramente diferentes de las enunciadas al comienzo de este capítulo:

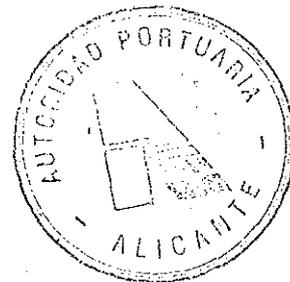
- **Accesos de la Unidad de Levante**, que engloba el conjunto de parcelas destinadas a albergar los usos terciarios cuya instalación se prevé en esta Unidad (constituida por el Sector 1 y por una parte del Sector 7).
- **Paseo Marítimo**, que engloba el Servicio de Transporte Local, la reubicación del vial principal Este-Oeste al Norte de su actual trazado y la remodelación de la Avda. Guillén Tato (integrada por los Sectores 8 y 9, y por el resto del Sector 7 no incorporado a la anterior Unidad).
- **Parque Lineal**, que se refiere al suelo ocupado por las actuales instalaciones de RENFE en la Estación de Benalúa.
- **Servicios Terciarios de Poniente**, que incluye la zona, actualmente ocupada por las instalaciones de CAMPSA, en que se situarán las edificaciones de usos terciarios y la Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (identificado como Sectores 2 y 5).
- **Manzana de concesiones para usos industriales y de almacenaje**, constituida por dos subzonas (ambas señaladas como Sector 3MP)



En las siguientes tablas se definirán todas las edificaciones que se prevé demoler en cada una de las áreas en que se ha dividido el PE. Al tiempo, se especifica las edificaciones que se pretenden construir y se expone el régimen al que quedan sujetos los edificios no incluidos en las anteriores categorías.

ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE		SECTORES PDDP	1 y 7
DEMOLICIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Junta del Puerto.</li> <li>• Edificio de Sanidad.</li> <li>• Edificio de los Prácticos.</li> <li>• Estación Fitosanitaria.</li> <li>• Comisaría de Policía.</li> <li>• Transformadores.</li> <li>• Tinglado 4-1 (antigua Estación Marítima).</li> </ul>		
CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios terciarios asociados a las instalaciones Náutico-Deportivas (Servicios Terciarios de Levante).</li> </ul>		
CONSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edificio de Aduanas.</li> <li>• Servicio de Explotación (se permite la construcción de dos plantas sobre la actual a fin de alojar en las mismas las dependencias de la Comandancia de Marina).</li> </ul>		
OTRAS PREVISIONES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El Hotel Meliá queda fuera de ordenación, debiendo ser demolido si se llega a un acuerdo con los propietarios.</li> </ul>		

PASEO MARÍTIMO		SECTORES PDDP	7, 8 y 9
DEMOLICIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Edificio del Real Club de Regatas.</li> </ul>		
CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicio de Transporte Local.</li> </ul>		
CONSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antigua Lonja.</li> <li>• Los otros edificios dotacionales situados en la Avda. Guillón Tato y el Varadero pueden ser conservados, remodelados o demolidos. En este último caso, sólo el Varadero podrá ser objeto de reconstrucción, con las condiciones volumétricas y el resto de los parámetros que se señalan en la Ordenanza correspondiente a la zona.</li> </ul>		



USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE		SECTOR PDDP	3MP
DEMOLICIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transformador.</li> <li>Pequeñas obras civiles.</li> </ul>		
CONSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Casa del Mar.</li> <li>Edificio de la Junta del Puerto.</li> </ul>		

SERVICIOS TERCIARIOS DE PONIENTE		SECTOR PDDP	2
DEMOLICIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Instalaciones de CAMPSA</li> </ul>		
CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Servicios terciarios (hoteles, oficinas y comercios en edificio exclusivo).</li> <li>Estación Ferroviaria para Tren-Lanzadera.</li> </ul>		

PARQUE LINEAL		SECTOR PDDP	-
DEMOLICIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tinglados de RENFE en Estación de Benalúa.</li> </ul>		
CONSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>La Estación de Benalúa deberá conservarse o remodelarse pudiendo incorporar nuevos usos según necesidades del programa.</li> </ul>		
CONSTRUCCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Servicios terciarios o dotaciones de uso público.*</li> </ul>		

\*Los edificios que figuran en el plano ou-6 son puramente indicativos y responden a los que se incluyen con igual sentido en la Alegación de RENFE a la aprobación inicial de este PE.



AREA	SUPERFICIE BRUTA EN M2	SUPERFICIE NETA EN M2	EDIFICABILIDAD EN M2	COEFICIENTE APROX. S/BRUTA
Instalaciones de apoyo en tierra de Levante (Sector IPDDP)	26.500	16.500	15.000	0.57 m2/m2
Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libre en los Accesos de Levante (Sector 7 PDDP)	47.425	8.370	3.320	0.07 m2/m2
Servicio de Transporte Local (Sector 8 PDDP)	4.000	800	130	0.04 m2/m2
Dotaciones y Servicios Complementarios Paseo Marítimo (Sector 9 PDDP)	29.360	6.080	3.850	0.14 m2/m2
Instalaciones de apoyo en tierra de Poniente (Sector 6 PDDP)	30.543	30.543	18.272	0.60 m2/m2
Manzana de concesiones para usos industriales y de almacenaje (Sector 3MP PDDP)	188.874	148.873	169.573	0.89 m2/m2
Manzana de Servicios Terciarios (Sector 2 PDDP)	72.811	60.085	72.102	0.86 m2/m2
Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (Sector 5 PDDP)	7.440	7.440	8.928	1.20 m2/m2
Nuevas Instalaciones Ferroviarias (Sector 4)	87.740	87.740	5.800	0.07 m2/m2
Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalua-Parque Lineal	31.426	31.426	5.800	0.18 m2/m2
Zona ajardinada-Parque Lineal	16.534		0	0.00 m2/m2
Paseos peatonales y zonas inter-ticiales-Parque Lineal	9.184		0	0.00 m2/m2
Viales no computados en otros sectores	44.598		0	0.00 m2/m2
<b>TOTAL REGULADO</b>	<b>596.435</b>		<b>302.777</b>	<b>0.50 m2/m2</b>



### 3. ORDENANZAS.

El plano ou-1 de este PE señala las diferentes áreas en que se divide su ámbito en función de la aplicabilidad de las ordenanzas que se especifican en las tablas siguientes. El primer grupo hace referencia a las condiciones generales que se han determinado. El segundo, por su parte, pormenoriza los usos permitidos en cada área de las reseñadas en la páginas 80 a 84 de esta misma Memoria.

Como criterios generales se establecen que los retranqueos se deberán entender medidos sobre la rasante del terreno. Por su parte, se admitirá una ocupación en sótano que alcance el 100% de la parcela, salvo prescripción contraria, que deberá estar especificada. Por último, las edificaciones deberán estar alejadas al menos 10 metros del cantil de los muelles.

El conjunto de los parámetros reseñados en los cuadros de ordenanzas que a continuación se exponen, junto con la descripción de usos permitidos que se contienen en las tablas que se exponen seguidamente a dichos cuadros, constituyen la totalidad de determinaciones reguladoras de la edificación que ha de desarrollarse en ejecución de lo dispuesto en este PE.

Así pues, el otorgamiento de las licencias de edificación deberá hacerse siempre que los proyectos que se presenten cumplan la normativa que establece el PE y las disposiciones establecidas en la LS, no pudiendo ser denegadas por otros criterios que no sean los objetivamente determinados.



ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES.			
CONCEPTOS	ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE		
	INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA DE LEVANTE	ZONA DE DOTACIONES PORTUARIAS Y ESPACIOS LIBRES EN LOS ACCESOS DE LEVANTE	
		MANZANA 1	MANZANA 2
SUPERFICIE BRUTA	26.500 m <sup>2</sup>	47.425 m <sup>2</sup>	
SUPERFICIE NETA	16.000 m <sup>2</sup>	970 m <sup>2</sup>	7.400 m <sup>2</sup>
Ocupación en PLANTA En sótano Sobre rasante	16.000 m <sup>2</sup> 7.500 m <sup>2</sup>	100% de la existente	7.400 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	16.000 m <sup>2</sup> 15.000 m <sup>2</sup>	3.320 m <sup>2</sup>	7.400 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	0'8 a Intradós. .7 metros	Máxima existente	0'8 a intradós.
NÚMERO DE PLANTAS	PR + 1	PR + 2	Semi sótano
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	10 metros 10 metros	Ocupación existente	10 metros 10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Su altura	La existente	
USO PRINCIPAL	Terciario	Dotacional portuario	Aparc. y dependencias
TIPOLOGÍA	Abierta	Homogénea a la actual	
PLAZAS DE APARCAMIENTO	150	40	300
OBSERVACIONES	<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>	<p>Se permite un aumento en el número de plantas de los edificios existentes hasta alcanzar la altura del edificio de Aduanas</p>	<p>El acabado de la cubierta del semi sótano será equivalente al que se otorga a una plaza pública, en coherencia con el uso a que se destina la misma. El indicado en planos es puramente indicativo</p>



ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES				
CONCEPTOS	SECTOR 6 INSTALACIÓN APOYO EN TIERRA DE PONIENTE			OBSERVACIONES
	ZONA I	ZONA II	TOTAL	
SUPERFICIE BRUTA	21.008	9.445	30.453	
SUPERFICIE NETA	21.008	9.445	30.453	
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante	16.806(80%) 8.500(40%)	7.556(80%) 2.266(24%)	24.362(80%) 10.766(35%)	No se considera superficie ocupada la correspondiente a aquellos espacios que vayan cubiertos por una estructura ligera y abierta y sean de libre circulación.
SUPERFICIE EDIFICABLE En sótano Sobre rasante	16.806 13.738(0.65 m2/m2)	7.556 4.533(0.48 m2/m2)	24.362 18.272(0.6 m2/m2)	
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	0.80 m. a intrados techo 8.75 m.			Quando así lo requiera la singularidad del edificio o local (auditorio, cine, teatro, acuario, etc.) esta limitación podrá ser superada.
NUMERO DE PLANTAS	B + 1			
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	10 m. 10 m.			
SEPARACIÓN ENTRE EDIF.	Su altura			
TIPOLOGÍA	Volumetría Específica			
PLAZAS APARC. APROX.	730 (1 plz/25 m2)			



ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES.		
CONCEPTOS	ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE	
	MANZANA DE SERVICIOS TERCARIOS *	INSTALACIONES FERROVIARIAS
SUPERFICIE BRUTA	80.251 m <sup>2</sup>	87.740 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	67.525 m <sup>2</sup>	87.740 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante	100% 50%	Libre 5.800 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	100% ** 1'20 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	Libre 0'07 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	0'8 a intradós 14'5 metros	0'8 a intradós 7 metros
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 3 ***	PB
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	10 metros	10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	Altura	Altura
USO	Dotacional y servicios terciarios ****	Dotacional ferroviario
TIPOLOGÍA	Abierta	Abierta
PLAZAS APARCAMIENTO APROXIM.	1'5 por 100 m <sup>2</sup> construidos	300 en superficie
OBSERVACIONES	<p>Requiere un proyecto que contemple la totalidad de la parcela o un anteproyecto unitario en el caso de preverse su desarrollo mediante proyectos sucesivos.</p> <p>En la manzana A se ubicará la Estación para Tren Lanzadera. En el borde perimetral se habrá de proceder a la creación de una zona ajardinada que sirva como medida de corrección ambiental.</p>	

\* En la superficie que se menciona se consideran las manzanas A (19.600 m<sup>2</sup>), B (5.725 m<sup>2</sup>) y C (42.200 m<sup>2</sup>), que una vez sumadas arrojan el total que se ofrece. En el semisótano de la manzana A se incluye la posible Estación para el Tren Lanzadera.

\*\* El 100% se entenderá una vez descontados los cinco metros periféricos que se señalan en el plano y que están destinados a la implantación de medidas correctoras de protección medioambiental.

\*\*\* En esta zona se admitirá la posibilidad de construir una planta baja diáfana. En caso de acogerse a la misma se podrá construir una planta más. El cómputo de alturas se realizará de igual modo al indicado para el área de instalaciones de Apoyo en Tierra de Levante (véanse las observaciones de la ordenanza correspondiente a dicha zona, página 128).

\*\*\*\* Estos usos se refieren a las edificaciones sobre rasante de todas las manzanas. En los semisótanos de todas ellas se autorizan usos de aparcamiento y garaje. En el semisótano de la manzana A se autoriza su uso para Estación Ferroviaria del Tren Lanzadera.

\*\*\*\*\* En la prolongación de la Avda. Óscar Esplá la superficie sobre rasante deberá estar libre de edificación, debiendo garantizarse la evacuación de las aguas de escorrentía hasta el mar. La valla de separación entre la Zona de Explotación del Puerto y la Manzana de Servicios Terciarios deberá ser lo más diáfana posible.



ORDENANZAS APLICABLES. PLAN ESPECIAL DEL PUERTO. CONDICIONES GENERALES		
	PARQUE LINEAL	
	ZONA AJARDINADA	
CONCEPTOS	PASEOS PEATONALES	SERVICIOS TERCARIOS Y DOTACIONALES DE LA ESTACIÓN DE BENALÚA
SUPERFICIE NETA	25.718 m <sup>2</sup>	31.426 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE BRUTA	25.718 m <sup>2</sup>	31.426 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN EN PLANTA En sótano Sobre rasante		5.800 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante		50% 5.800 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante		0'8 a intradós La de la Estación
NÚMERO DE PLANTAS		PB + 1
RETRANQUEOS A linderos A cantiles		10 metros
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS		Altura
USO	Zona ajardinada. Uso público	Dotacional y servicios terciarios
TIPOLOGÍA		Abierta
PLAZAS APARCAMIENTO APROXIM.		300
OBSERVACIONES	Se habrá de señalar un vial peatonal de separación entre la zona verde y la de servicios y dotaciones de la Estación de Benalúa	El edificio de la Estación de Benalúa será conservado y/o restaurado, pudiendo cambiar su uso a uno de los que se integren entre los permitidos en esta Área.



USOS PERMITIDOS
PASEO MARÍTIMO.
Servicio de Transporte Local (Sector 8 PDDP).
<ul style="list-style-type: none"> <li>• DOTACIONALES. Pérgolas diáfanas para cobijo de usuarios del Servicio y transcurintes.</li> <li>• HOSTELEROS. Establecimientos ligados a las dependencias destinadas a la venta de billetes.</li> <li>• COMERCIALES Y/O DOTACIONALES LIGADOS A LA ACTIVIDAD PORTUARIA. Dependencias para la venta de billetes para las embarcaciones relacionadas con el Servicio de Transporte Local.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
PASEO MARÍTIMO.
Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo (Sector 9 PDDP).
<ul style="list-style-type: none"> <li>• DOTACIONALES. Dotaciones de uso público, estén o no ligadas al uso portuario.</li> <li>• LUDICOS Y DE OCIO. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
SERVICIOS DE PONIENTE
Manzanas de concesiones para usos Industriales y de Almacenaje (Sector 10 del PDDP)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li> <li>• ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li> <li>• TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li> <li>• PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li> </ul>



<b>USOS PERMITIDOS</b>
<b>INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA EN PONIENTE</b>
Instalaciones de apoyo en tierra de Poniente (Sector 6 PDDP).
<b>ESTACIONAMIENTOS.</b> Obligatorios en semisótano con un mínimo de una plaza por cada 25 m2 de superficie construida de local. Opcionales en superficie.
<b>ARTESANÍA.</b> 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 público. - Talleres de artesanía.
<b>HOSTELERO.</b> En cualquiera de sus tipos salvo el de alojamiento.
<b>COMERCIAL.</b> Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compra-venta al por menor.
<b>OFICINAS.</b> 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 este sector.
<b>ESPECTÁCULOS.</b> Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.
<b>DEPORTIVO.</b> Permitidas actividades como gimnasios, saunas, etc...
<b>NAUTICO-DEPORTIVO.</b> La edificación de apoyo en tierra necesaria parra las actividades nautico-deportivo a ubicar en la correspondiente zona de la darsena interior de Levante, incluyendo Clubs sociales para las Sociedades Deportivas. Locales para la instalación de Escuelas Náuticas, incluyendo dependencias federativas.
<b>TALLERES.</b> Se permiten todos aquellos talleres e industrias cuya actividad esté relacionada con la reparación y el mantenimiento de embarcaciones deportiva.



USOS PERMITIDOS
ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE
Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalúa - Parque Lineal
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano, con un mínimo de 200 plazas. Opcionales en superficie.</li> <li>● DOTACIONALES. Dotaciones de uso público.</li> <li>● HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos excepto alojamiento.</li> <li>● COMERCIAL. Se permiten comercios y almacenes al por mayor y al por menor de venta al público aislados o en agrupaciones.</li> <li>● DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, así como otras instalaciones deportivas.</li> <li>● ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE
Manzana de Servicios Terciarios (Sector 2 PDDP) - Estación para Tren Lanzadera (Sector 5 PDDP).
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano, con 1'5 plazas/100 m<sup>2</sup> de edificación aproximadamente. Opcionales en superficie.</li> <li>● HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos.</li> <li>● COMERCIAL. Se permiten comercios y almacenes al por mayor y al por menor de venta al público aislados o en agrupaciones.</li> <li>● EXPOSICIONES Y FERIAS. Exposiciones y ferias cualquiera que sea la superficie que requieran.</li> <li>● ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> <li>● DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, así como otras instalaciones deportivas.</li> <li>● OFICINAS. Dependencias de propiedad o uso público o privado y ligadas o no a la actividad portuaria en que se desarrollen preferentemente actividades administrativas o de gestión.</li> <li>● DOTACIONAL DE TRANSPORTÉS. Instalaciones destinadas a instalaciones ferroviarias para el Tren Lanzadera.</li> <li>● DOTACIONAL DE TELECOMUNICACIONES. Instalaciones que albergan centros dedicados a las telecomunicaciones.</li> </ul>

USOS PERMITIDOS
ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE
Instalaciones Ferroviarias (Sector 4 PDDP)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en superficie con un mínimo de 200 plazas.</li> <li>● DOTACIONAL DE TRANSPORTES. Instalaciones destinadas a instalaciones ferroviarias.</li> </ul>



3.1. ORDENANZA APLICABLE A LAS EDIFICACIONES REALIZADAS POR PARTICULARES EN EL INTERIOR DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.

El suelo que compone el interior del Dominio Público Portuario forma un continuo asfaltado en el que los viales se delimitan mediante señalización horizontal y vertical. Por sus características, dicho suelo puede considerarse totalmente urbanizado, por lo que la construcción de edificaciones no requiere proyectos de urbanización previos a la concesión de la licencia que, en ocasiones, resulta preceptiva.

Es habitual que las edificaciones existentes en el interior de la Zona de Servicio sean realizadas por el propio Puerto o por otros órganos de la Administración del Estado que tienen competencias cuyo desarrollo exige su presencia en el interior de la instalación. En tales casos, y atendiendo a la naturaleza del sujeto que promueve la obra, no se requiere que el Ayuntamiento otorgue licencia de edificación.

Sin embargo, hay ocasiones en que los particulares, por la especial índole de las actividades que desarrollan, requieren que sus instalaciones se sitúen en el interior del recinto portuario, a fin de garantizar un más íntimo contacto entre las mismas y los lugares de carga y descarga de mercancía. En tales ocasiones, de carácter excepcional, la licencia municipal es preceptiva, por lo que resulta necesario establecer parámetros que regulen la concesión de dichas licencias.

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  $1'20 \text{ m}^2/\text{m}^2$ . 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). Por último, se requiere que con



carácter previo a la concesión de licencia por parte del Ayuntamiento a proyectos estos hayan sido aprobados por el Puerto.

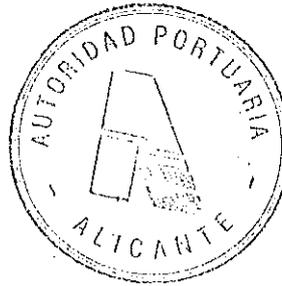
Los usos permitidos en el interior de la Zona de Servicio son los que se consideran portuarios en la Ley de Puertos vigente.



#### 4. SISTEMA DE COMPENSACIÓN

El sistema previsto para el desarrollo de este PE es el de compensación, con arreglo a lo dispuesto en el art. 126 y sigs. de la LS y 166 y sigs. del Reglamento de Gestión.

Habida cuenta de que entre los propietarios concurrentes en el ámbito del PE existe uno, la Dirección General de Carreteras, cuyo suelo no resulta afectado por alteración de uso ni sufre merma de superficie, se considera que debe ser excluido de la Junta de Compensación, que quedará formada exclusivamente por el Puerto de Alicante y RENFE.



## 5. PLAN DE ETAPAS.

La ejecución del presente PE, se prevé sea realizada en una sola etapa de 6 años de duración.

Al ser un lapso de tiempo suficientemente prolongado, cabe establecer una jerarquización cronológica para las actuaciones que se prevén. La que se relaciona a continuación, aunque tenga carácter indicativo y deba ser refrendada por la Junta de Compensación, es la que se plantea dentro de este PE como más razonable para su ejecución:

Nº	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN
1	Construcción del acceso AZP1 hasta alcanzar la nueva puerta de acceso a la Zona de Servicio del Puerto (control aduanero)
2	Construcción del acceso AZL hasta alcanzar la nueva puerta de acceso a la Zona de Servicio del Puerto (control aduanero)
3	Urbanización de las áreas situadas en el AZL
4	Desvío de la Carretera en la zona recayente al Sector 9
5	Traslado de la Estación de Ferrocarril de Benalúa a su nuevo emplazamiento en el Sector 4
6	Desvío de la Carretera de Murcia en la zona situada junto a la Estación de Benalúa y su playa de vías
7	Traslado del Club de Regatas y urbanización del Sector 6
8	Construcción del Paseo Marítimo en su totalidad y de las instalaciones del Servicio de Tráfico Local
9	Urbanización del Paseo Peatonal, de las zonas intersticiales y de la zona ajardinada que se emplazan en parte de los terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias de Benalúa
10	Traslado de las instalaciones de CAMPSA
8	Urbanización de los Sectores 2 y 5



## 6. PROGRAMA ECONÓMICO-FINANCIERO.

En cumplimiento de lo dispuesto en el RP, se aborda en este capítulo la exposición del Programa Económico-Financiero del PE.

En primer lugar, parece preciso describir las obras que es preciso realizar en cada una de las tres áreas de desarrollo en que se se ha subdividido este PE, indicando los conceptos que son de aplicación en cada una de ellas y el importe a que ascienden. Dichas áreas corresponden a la de Levante (Sectores 1 y 7), Paseo Marítimo (Sectores 8 y 9) y Poniente (Sectores 2, 4, 5 y 6, además de las tres que se localizan en el emplazamiento que ocupan las actuales instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa).



ZONA A (Muelle de Levante)	
CONCEPTO	IMPORTE
Demolición de cubiertas	12.671.120
Demolición de cerchas	51.168.810
Demolición de fábricas	53.988.396
Demolición de soleras	27.321.525
Transportes al vertedero	11.429.418
<b>DEMOLICIONES</b>	<b>156.579.269</b>
Bordillo	6.676.000
Rellenos de zahorra	45.045.000
Pavimento de aceras	28.213.050
Solera	19.050.000
Isletas verdes	2.958.360
Pavimento para tráfico pesado	25.440.000
Partida señalización	3.000.000
Instalaciones semaforicas	1.400.000
<b>INFRAESTRUCTURA VIARIA</b>	<b>131.782.410</b>
Tubería de fibrocemento agua potable	7.011.000
Excavación en zanjas agua potable	1.200.000
<b>SUMINISTRO DE AGUA POTABLE</b>	<b>8.211.000</b>
Tubería de riego	1.000.000
Tubería de saneamiento	7.671.000
Pozo de registro saneamiento	1.200.000
Excavación en zanja saneamiento	3.600.000
<b>RIEGOS Y SANEAMIENTO</b>	<b>13.471.000</b>
Línea de A.T. enterrada	20.000.000
Equipos de transformación	50.000.000
Excavación en zanjas línea A.T.	1.200.000
<b>SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA</b>	<b>71.200.000</b>
Farola bola antivandálica	5.500.000
Farola doble báculo	6.000.000
Basamento de hormigón para farolas	1.500.000
Línea repartidora para farolas	5.000.000
<b>ALUMBRADO</b>	<b>18.000.000</b>
Tubería polietileno telefonía	3.000.000
Excavación en zanjas telefonía	1.200.000
Arquetas telefonía	1.000.000
<b>TELEFONÍA</b>	<b>5.200.000</b>
Papeleras	500.000
Bancos	2.000.000
<b>ORNAMENTACIÓN</b>	<b>2.500.000</b>
<b>TOTAL DE LA ZONA A</b>	<b>406.943.679</b>



ZONA B (Paseo Marítimo)	
CONCEPTO	IMPORTE
Demolición de estructuras	11.700.000
Demolición de fábricas	18.587.296
Demolición de muros	500.100
Demolición de calzadas	12.300.600
Transporte vertedero	3.237.868
<b>DEMOLICIONES</b>	<b>46.325.864</b>
Pavimento tráfico pesado	40.800.000
Repavimentación aparcamientos	4.500.000
Bordillo	3.338.000
Pavimento de aceras	3.095.290
Solera	2.090.000
Isletas verdes de césped	1.080.000
<b>INFRAESTRUCTURA VIARIA</b>	<b>54.903.290</b>
Tubería de saneamiento	2.301.300
Excavación en zanjas	900.000
<b>RIEGOS Y SANEAMIENTO</b>	<b>3.201.300</b>
Línea de A.T. enterrada	13.000.000
Excavación zanjas	1.500.000
Equipos de transformación	35.000.000
<b>SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA</b>	<b>49.500.000</b>
Farola doble báculo	6.000.000
Farola bola antivandálica	2.000.000
Líneas eléctricas farolas	7.500.000
<b>ALUMBRADO</b>	<b>15.500.000</b>
Papeleras	283.186
Bancos	424.779
<b>ORNAMENTACION</b>	<b>707.965</b>
<b>TOTAL DE LA ZONA B</b>	<b>170.138.419</b>



ZONA C (Zona de Poniente)	
CONCEPTO	IMPORTE
Demolición fábricas	34.644.960
Demolición estructuras	9.450.000
Transporte vertedero	3.487.680
Desmontaje vías	42.000.000
DEMOLICIONES	89.582.640
Bordillo	6.676.000
Pavimentación aceras	14.217.600
Soleras aceras	9.600.000
Pavimento tráfico pesado	57.600.000
Instalaciones semafóricas	3.000.000
Señalización de tráfico	2.000.000
INFRAESTRUCTURA VIARIA	93.093.600
Tubería de fibrocemento agua potable	18.850.000
Excavación en zanjas agua potable	3.898.000
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE	22.748.000
Tubería saneamiento	30.684.000
Excavación zanjas	12.000.000
Pozo de registro	8.400.000
RIEGOS Y SANEAMIENTO	51.084.000
Línea A.T.	30.000.000
Zanjas	3.600.000
Equipos transformación	70.000.000
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	103.600.000
Farolas doble báculo	7.500.000
Líneas eléctricas farolas	6.000.000
ALUMBRADO	13.500.000
Conducciones telefónicas	3.000.000
Excavación zanjas telefonía	3.000.000
Arqueta telefonía	1.000.000
TELEFONÍA	7.000.000
Traslado de vías	275.000.000
INSTALAC. FERROVIARIAS	275.000.000
Jardinería	161.450.000
ORNAMENTACIÓN	161.450.000
TOTAL DE LA ZONA C	817.058.240

TOTAL GENERAL	1.394.140.338
---------------	---------------

Por último, se relacionan en cada caso los agentes a quienes corresponde hacer frente a dichos gastos. A este objeto, se han



elaborado tres tablas, en las que se especifican las cantidades que corresponden a la ejecución de las tres áreas de desarrollo del PE a que antes se ha hecho referencia, y que vienen delimitados en el plano ou-1.

ZONA A (Muelle de Levante)			
CONCEPTO	IMPORTE	JUNTA COMP.	ADMINISTRACIONES PERIFERICAS
DEMOLICIONES	156.579.269	156.579.269	
INFRAESTRUCTURA VIARIA	131.782.410	100.476.469	31.305.941
SUMINISTRO DE AGUA POTABLE	8.211.000	8.211.000	
RIEGOS Y SANEAMIENTO	13.471.000	9.947.943	3.523.057
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	71.200.000	66.171.500	5.028.500
ALUMBRADO	18.000.000	5.287.500	12.712.500
TELEFONÍA	5.200.000	5.200.000	
ORNAMENTACIÓN	2.500.000	0	2.500.000
<b>TOTAL DE LA ZONA A</b>	<b>406.943.679</b>	<b>351.873.681</b>	<b>55.069.998</b>

ZONA B (Paseo Marítimo)			
CONCEPTO	IMPORTE	JUNTA COMP.	ADMINISTRACIONES PERIFERICAS
DEMOLICIONES	46.325.864	46.325.864	
INFRAESTRUCTURA VIARIA	54.903.290	38.457.811	16.445.479
RIEGOS Y SANEAMIENTO	3.201.300	2.296.933	904.367
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	49.500.000	46.004.063	3.495.937
ALUMBRADO	15.500.000	4.553.125	10.946.875
ORNAMENTACIÓN	707.965	0	707.965
<b>TOTAL DE LA ZONA B</b>	<b>170.138.419</b>	<b>137.637.796</b>	<b>32.500.623</b>



ZONA C (Zona de Poniente)			
CONCEPTO	IMPORTE	JUNTA COMP.	ADMINIS- TRACIONES PERIFERI- CAS
DEMOLICIONES	89.582.640	30.257.640	59.325.000
INFRAESTRUCTURA VIARIA	93.093.600	68.207.158	24.886.442
SUMINISTRO AGUA POTABLE	22.748.000	22.748.000	
RIEGOS Y SANEAMIENTO	51.084.000	36.652.770	14.431.230
SUMINISTRO ENERGÍA ELÉCTRICA	103.600.000	96.283.250	7.316.750
ALUMBRADO	13.500.000	3.965.625	9.534.375
TELEFONÍA	7.000.000	7.000.000	
ORNAMENTACION	161.450.000		161.450.000
INSTALAC. FERROVIA- RIAS	275.000.000	275.000.000	
TOTAL DE LA ZONA C	817.058.240	540.114.443	276.943- .797

TOTAL GENERAL	1.394.140- .338	1.029.625- .920	364.514- .418
---------------	--------------------	--------------------	------------------

Es obvio que las cantidades consignadas no suponen desembolsos en modo alguno inasumibles para las entidades y organismos afectados. Si, para simplificar, se asigna una división porcentual de la cantidad que corresponde a la Junta de Compensación, en función de la cual la Junta del Puerto está comprometida en un 92'8% de las obligaciones emanadas de las previsiones de este PE (correspondiendo el restante 7'2% a RENFE, que vería así incrementada la previsión que le corresponde según las precedentes tablas), la cantidad a que debe responder es de alrededor de 930 millones, lo que implica, si se tiene en cuenta que el Plan de Etapas señala que la ejecución se hará en una sola etapa de



6 años, una inversión anual que promedia poco más de 140 millones, cantidad perfectamente asumible para las posibilidades financieras del Puerto. Otro tanto ocurre con el resto de organismos intervinientes en la financiación.



ANEXO I

- CRITERIOS PARA LA REDACCION DE P.E. QUE DESARROLLEN  
AMBITOS DE OPERACIONES INTEGRADAS.
- OI/3 PUERTO.
- FOTOCOPIAS REDUCIDAS HOJAS DE LOS PLANOS DEL PGMO QUE  
COMPRENDE EL AMBITO DE LA OI/3.
- OI/2 RENFE.
- NORMAS URBANISTICAS PGMO. Art. 104 (Ver punto 4).





## 7. CRITERIOS PARA LA REDACCION DE LOS PLANES ESPECIALES QUE DESARROLLEN AMBITOS DE OPERACIONES INTEGRADAS.

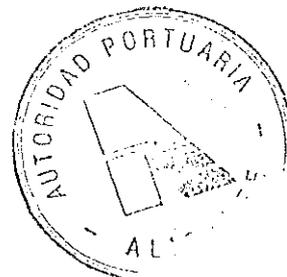
Las Operaciones Integradas son actuaciones de reordenación motivadas por la propuesta de implantación o modificación de uno o varios sistemas generales de distinta índole (instalaciones de transporte, servicios urbanos, espacios libres), de manera que bien se acumulan más de uno de estos sistemas, bien parte del suelo se destina a otros usos, por lo que la actuación reviste niveles de complejidad que no permiten, generalmente, asimilarla al contenido de un PERI, ni de un Plan Especial para el desarrollo de las infraestructuras básicas, debido a que en algunos casos se opera sobre suelos con distinta clasificación, en otros se necesita clasificar o reclasificar suelos o porciones sobrantes, etc.

Así pues, como característica básica de estas Operaciones Integradas, puede establecerse que pretenden la implantación de sistemas generales teniendo muy presente su integración en un medio urbano, lo que necesariamente lleva a armonizar, en un mismo plano jerárquico, la funcionalidad y la ordenación.

Los ámbitos de estas Operaciones Integradas se representan en el Plano de Clasificación de Suelo con la Clave OI, seguida de un número de identificación, y son los siguientes:

OI/1	Cementerio
OI/2	RENFE
OI/3	Puerto
OI/4	Fábrica de Tabacos-Campoamor
OI/5	Cornisa del Barrio de San Antón
OI/6	FEVE
OI/7	Litoral

A continuación se establecen los criterios generales para el desarrollo de los Planes Especiales (que formalmente pueden incluirse entre los referidos en el apdo. g del artículo 76.2 del Reglamento de Planeamiento) que habrán de ordenar los ámbitos citados.





## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

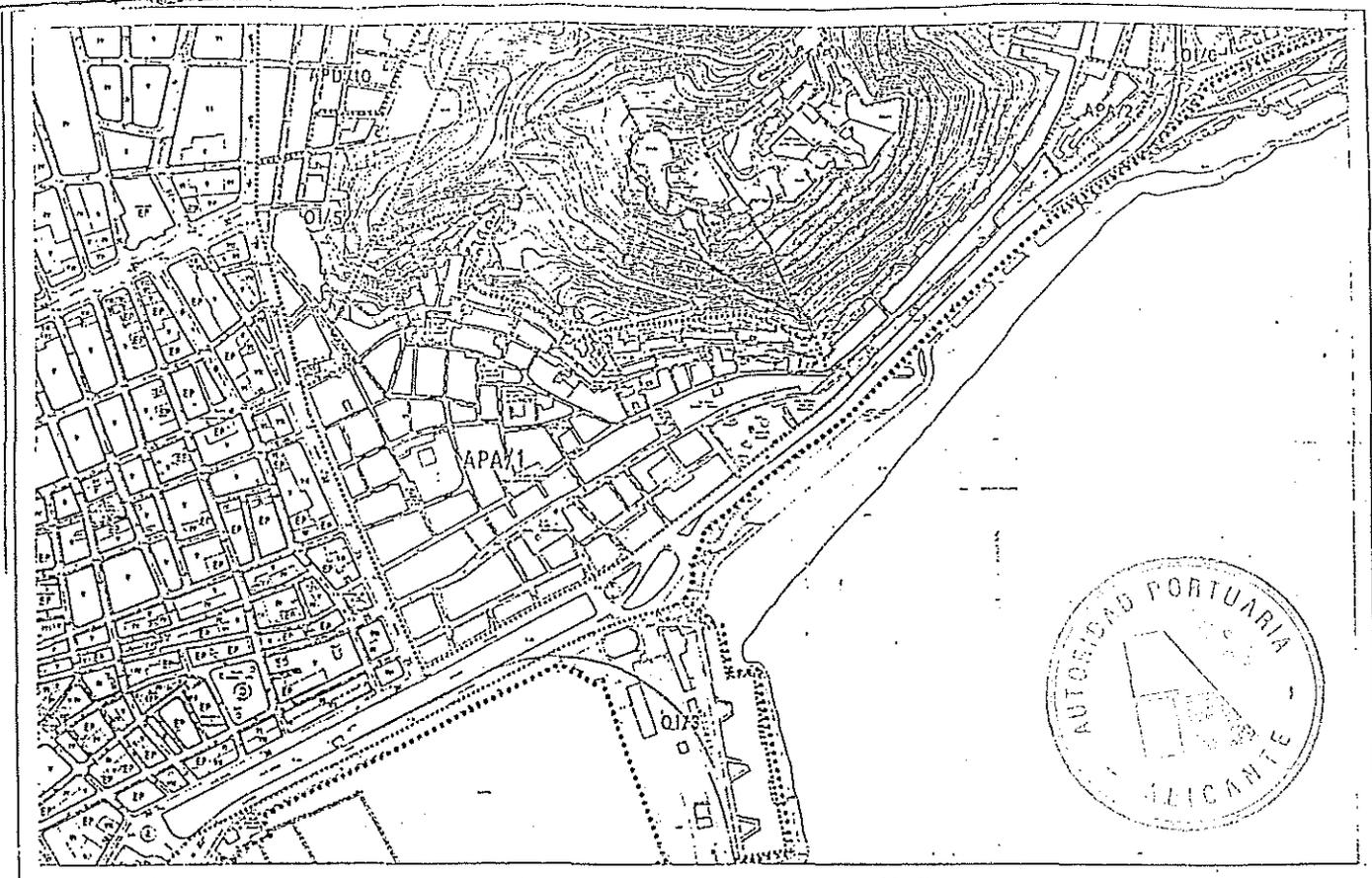
b) En las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Areas Industriales reguladas en el Plan General.

c) El resto de suelo comprendido en la zona portuaria y en su expansión prevista, se destinará a actividades portuarias propiamente dichas; en la ordenación de este suelo se distinguirán los distintos ámbitos destinados a Estación Marítima, Puerto Deportivo y Puerto Comercial.

d) Se reordenará la zona de borde Norte del Puerto, trasladando hacia el interior de la zona portuaria la actual Carretera de Murcia, previendo una zona ajardinada de transición entre ésta y el borde urbano.

e) Como accesos quedarán los dos existentes, en los que se restringirá el tráfico pesado, así como la prolongación del Acceso Suroeste, que será a distinto nivel y se destinará a tráfico pesado.





LEYENDA

LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	EFICIENCIA	ALICHO OFICIAL DEL PLAN II
AREAS Y OPERACIONES	DE MAL	IV DE PLANOS
		EDIFICIO PROHIBIDO EP

Este plan general municipal se ha elaborado en virtud de las facultades conferidas al Ayuntamiento de Alicante por el Real Decreto de 17 de Mayo de 1954 y el Real Decreto de 17 de Mayo de 1955.

Alicante, 17 de Mayo de 1955.

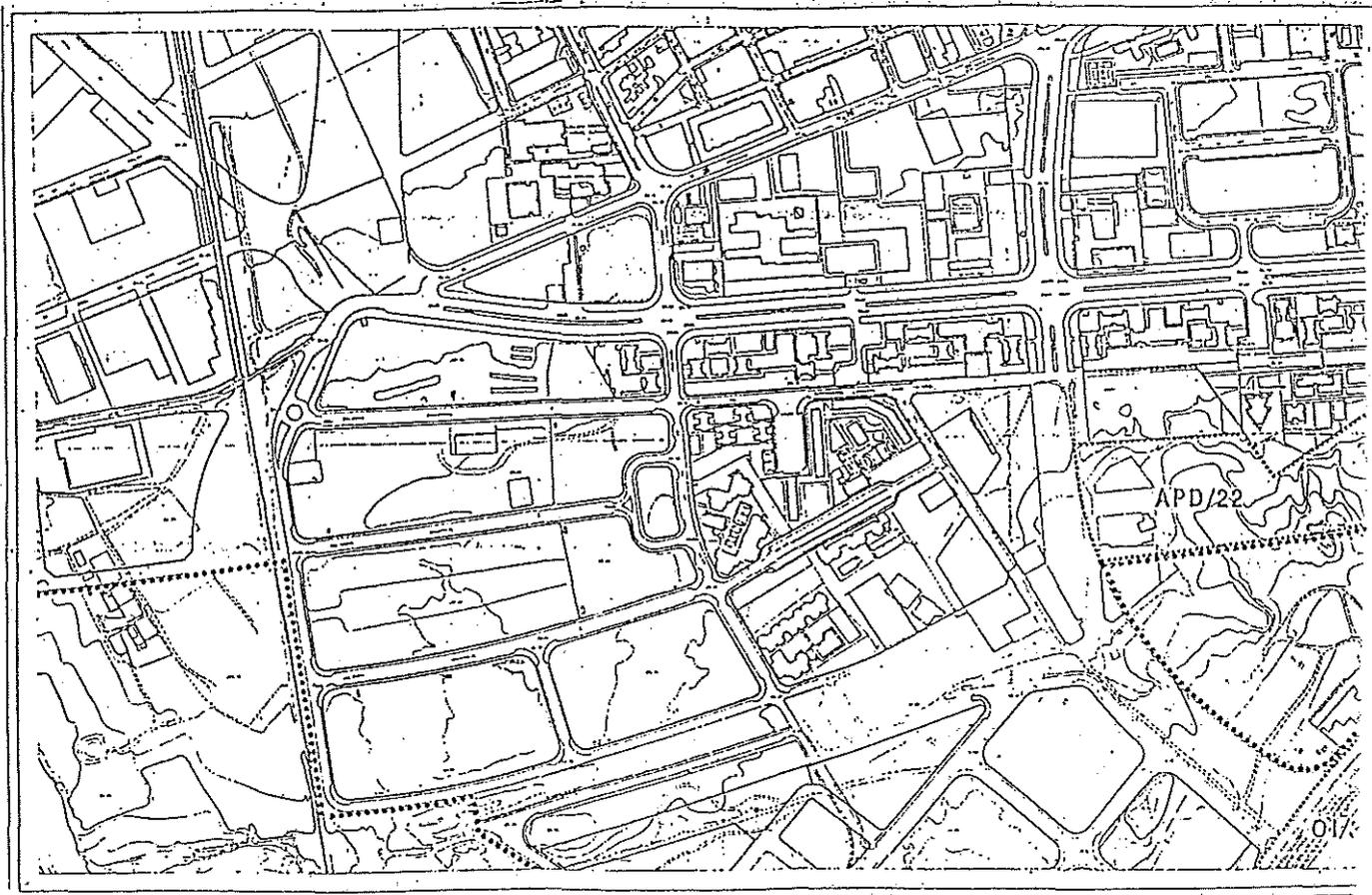
El Alcalde: *[Firma]*  
 El Secretario: *[Firma]*

N

**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION: ALICANTE**

SUELO URBANO: 3  
 ALINEACIONES: 1-13

EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE  
 OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



LEYENDA

LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	EFICIENCIA	ALICHO OFICIAL DEL PLAN II
AREAS Y OPERACIONES	DE MAL	IV DE PLANOS
		EDIFICIO PROHIBIDO EP

Este plan general municipal se ha elaborado en virtud de las facultades conferidas al Ayuntamiento de Alicante por el Real Decreto de 17 de Mayo de 1954 y el Real Decreto de 17 de Mayo de 1955.

Alicante, 17 de Mayo de 1955.

El Alcalde: *[Firma]*  
 El Secretario: *[Firma]*

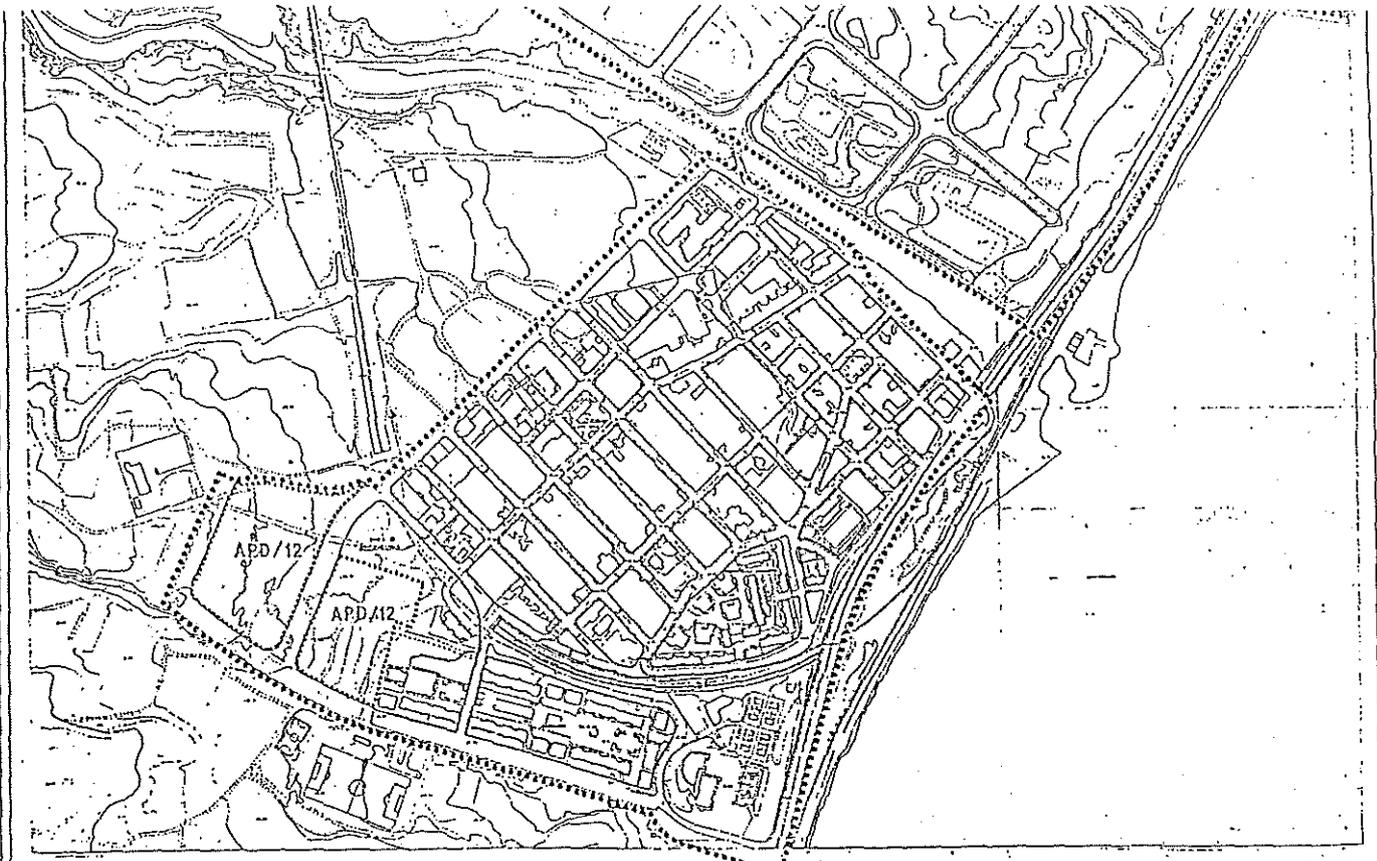
N

**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE**

SUELO URBANO:  
 ALINEACIONES

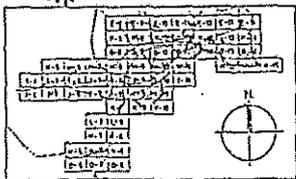
EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE  
 OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GEN.





**LEYENDA**

LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO *****	EXTENSIÓN DE P.M. ———	ALCANTARILLADO DEL P.M. II
OPERAIONES *****	DE P.M. ———	DE PLANTAS IV
		EDIFICIO PROTEGIDO EP

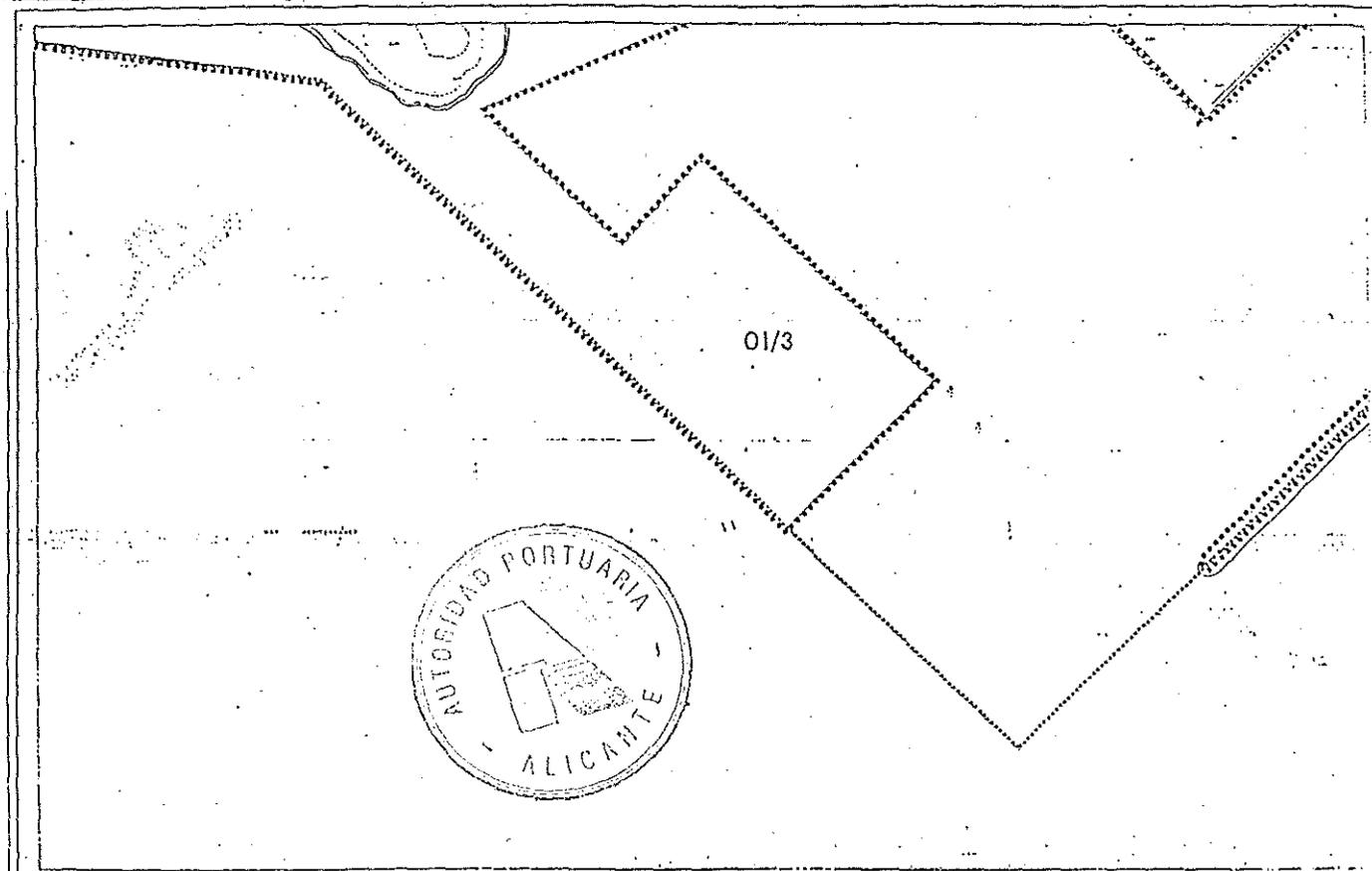


**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE**

ESCALA: 1:2000

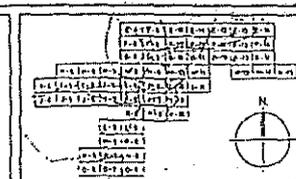
SUELO URBANO: ALINEACIONES

EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



**LEYENDA**

LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO *****	EXTENSIÓN DE P.M. ———	ALCANTARILLADO DEL P.M. II
OPERAIONES *****	DE P.M. ———	DE PLANTAS IV
		EDIFICIO PROTEGIDO EP

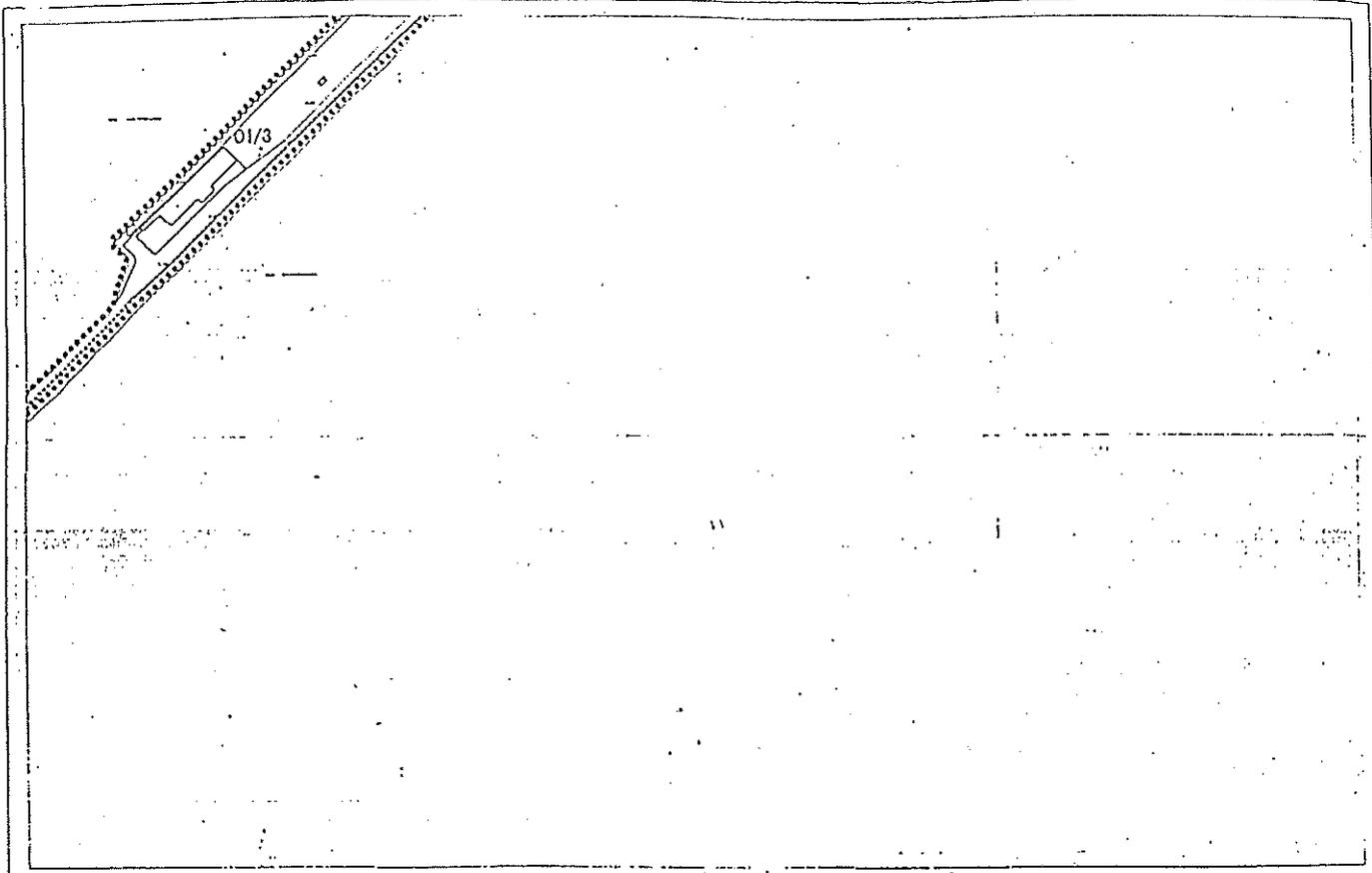


**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE**

ESCALA: 1:2000

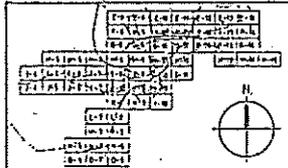
SUELO URBANO: ALINEACIONES

EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



**LEYENDA**

LIMITES		ALINEACIONES		REGULACION ALTURAS	
SUELO URBANO	-----	EXTENSA	-----	ANCHO OPTIMO DEL VAL	II
SANES Y GEOPROTECCIONES	*****	DE VAL	-----	N. DE PLANTAS	IV
				ESPESOR PREDICADO	EP



**PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE**

EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE  
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL

SUELO URBANO: ALINEACIONES

3A  
H-D

EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE  
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL





OI/2 RENFE

## 1. IDENTIFICACION Y CARACTERIZACION

Se pretende con esta actuación compatibilizar las instalaciones ferroviarias en sus penetraciones a la Ciudad con la ordenación urbana y ornato de la misma, paliando en lo posible la rotura de la trama, no sólo física sino funcional, que hoy representa el acceso de la línea Madrid-Alicante. A la vez se pretende una mejora del servicio ferroviario, que hoy se ve obligado a maniobras dificultosas para el enlace entre las Estaciones Término y de Benalúa.

Esta operación, sumamente compleja desde el punto de vista técnico y también desde su vertiente económica, debe garantizarse mediante el oportuno convenio entre Ayuntamiento, RENFE y, en su caso, instancias oportunas de las Administraciones Central y Autonómica. Tal convenio deberá recoger las directrices que se expresan a continuación.

## 2. CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

-La ejecución de esta Operación Integrada se llevará a cabo mediante un Plan Especial, cuya iniciativa puede ser municipal o de RENFE (se concretará en el convenio), y que habrá de redactarse durante el Primer Cuatrienio.

-La reordenación del ámbito de esta Operación Integrada, delimitado en el correspondiente Plano de Clasificación del Plan General, perseguirá los siguientes objetivos:

a) Adecuar la actual Estación Alicante-Término como terminal de viajeros, retranqueándola de su actual emplazamiento para poder conformar una gran plaza urbana.

b) Tratamiento de la penetración ferroviaria a dicha terminal adecuándola a su transcurso a través del medio urbano, ripando vías y tratando sus bordes con áreas ajardinadas y viales a ambos lados, lo que incluye la canalización del tramo del Barranco de Benalúa incluido en este ámbito.





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

c) Construcción del Centro de Tratamiento Técnico de unidades tren en terrenos contiguos a la referida penetración, localizado en el lugar conocido como Depósitos Nuevos. Esta instalación deberá tratarse de manera que cause el menor impacto a las áreas colindantes.

d) Remodelación de la Estación Alicante-Benalúa para uso de mercancías y apoyo al Puerto, desplazando parte de sus instalaciones hacia el mismo y confiriendo un tratamiento urbano a los terrenos liberados con ese motivo.

e) Cierre del triángulo Norte a través del Area Industrial de La Florida, mediante la construcción de un ramal ferroviario que permita el paso directo de los trenes de mercancías hasta la Estación de Benalúa, sin necesidad de pasar por la terminal de viajeros.

f) Consecución de un adecuado nivel de permeabilidad transversal a través de los espacios ocupados por el sistema ferroviario, clausurando pasos a nivel en zonas urbanas y sustituyéndolos por pasos a distinto nivel.

-La realización de las actuaciones correspondientes constituye un conjunto interrelacionado y jerarquizado, de manera que no podrán acometerse aislada o puntualmente, sino dentro de la sistematización y jerarquización que establezca el Plan Especial.





XCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

2. Las condiciones de las edificaciones destinadas a servicios urbanos serán las necesarias para el adecuado cumplimiento de la función respectiva, debiendo garantizar la no producción de impactos visuales ni agresiones estéticas. En caso de que tales edificaciones cuenten con locales habitables, las condiciones a cumplir serán las establecidas en el artículo 100.1 de estas Normas Urbanísticas.

Sin perjuicio de lo que se acaba de expresar, los mercados dispondrán en todo caso de aparcamientos, en proporción de una plaza por cada 25 m<sup>2</sup> de superficie útil de venta, y de una dársena para carga y descarga de un vehículo industrial pequeño por cada 10 puestos de venta.

Art. 104 Infraestructuras de transporte

1. Se entiende por sistema viario al conjunto de elementos y espacios reservados para el uso viario. El diseño de las vías principales propuesto en el Plan General es indicativo en lo que se refiere a distribución de las bandas para cada uno de los usos contemplados, que podrá variarse justificadamente en el correspondiente Plan Especial para el desarrollo y ejecución de cada elemento integrante del sistema general.

El sistema viario del Plan General se clasifica en red básica y red secundaria; la primera de ellas está integrada por las Autovías y sus accesos, las Carreteras Nacionales y sus accesos, la Gran Vía y la Vía Parque; la red secundaria la componen las vías colectoras de carácter urbano, las vías colectoras de carácter industrial, las vías colectoras de carácter comarcal y las vías locales. Las respectivas condiciones de diseño son las siguientes:

- a) El diseño de las Autovías, Carreteras Nacionales y los accesos de ambas corresponderá a las condiciones que establezca el Plan General o, en su defecto, los organismos correspondientes de la Administración del Estado.
- b) Los diseños de la Gran Vía y de la Vía Parque están marcados por el Plan General, que fija las secciones para los tramos respectivos. Siempre que sea posible, las parcelas recayentes a las





EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

vías citadas no tendrán acceso directo desde las mismas a sus estacionamientos privados o dársenas de carga y descarga. Esta condición será obligatoria en las nuevas ordenaciones.

- c) Las vías colectoras de carácter urbano son las que configuran la estructura de la Ciudad, comunicando las diversas áreas con la red principal. Para el caso de no venir determinadas en el Plan General, las vías colectoras urbanas cumplirán las siguientes condiciones de diseño: la sección mínima será de 25 m. de los que, como máximo, el 55% corresponderá a calzada; la acera, cuyo ancho mínimo será de 3'50 m., deberá estar arbolada, de manera que se logre una imagen de continuidad a lo largo de la calle; la pendiente máxima será del 10%; la calzada mínima será de 12 m. Los encuentros entre las distintas vías colectoras se resolverán, en general, a nivel, con intersección tipo glorieta.
- d) Las vías colectoras de carácter industrial son las que conectan las áreas industriales, creando una malla independiente para el tráfico pesado. Las condiciones de diseño de estas vías, para el caso de no venir determinadas en el Plan General son las siguientes: sección mínima de calzada de 8'00 m.; pendiente máxima del 8%; radio mínimo en intersecciones de 15 m.; radio mínimo en el eje de la calzada de 50 m.
- e) Las vías colectoras de carácter comarcal son las que estructuran el territorio, posibilitando la comunicación entre las diferentes áreas urbanas y la relación de éstas con los ejes rodados básicos. Las condiciones de diseño para estas vías, en caso de no venir determinadas en el Plan General, son: sección mínima de calzada de 8'00 m.; pendiente máxima del 8%; radio mínimo en intersecciones de 10 m.; radio mínimo en el eje de la calzada de 80 m.
- f) Las vías locales son aquellas que distribuyen el tráfico en el interior de cada barrio, dando acceso a las distintas propiedades. Las condiciones de diseño para estas vías son: sección mínima de calzada de 5'00 m. que supondrá, como máximo, el 60% de la sección total; los fondos de saco





## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

darán servicio a un máximo de 200 viviendas; el diseño y trazado de estas vías deberá permitir que discurra el tráfico rodado a velocidades no superiores a 20 km./h.; pendiente máxima del 8% que, excepcionalmente, en tramos no superiores a 40 m., podrá ser del 12%, debiéndose, en este caso, disponer peldaños como ampliación de la acera. Las aceras mayores de 3 m. serán arboladas.

2. Los estacionamientos públicos son los espacios destinados a almacenamiento temporal de vehículos junto a la red viaria. Pueden disponerse en superficie o en edificio exclusivo.

El Plan General determina los puntos adecuados para instalación de estacionamiento intensivo, a los que no podrá accederse a través del viario local. Cualquier otra instalación de estacionamiento público no adscrita a un uso que la determine, deberá acompañarse de un estudio previo que justifique la no congestión de la red viaria de acceso.

Las condiciones de diseño para los estacionamientos públicos serán las siguientes:

- a) Los accesos para peatones deben ser exclusivos y diferenciados de los rodados; si la superficie de estacionamiento es superior a 2.000 m<sup>2</sup> para una planta, deberán establecerse en ella itinerarios exclusivos para peatones, con un ancho mínimo de 1'20 m.
- b) Las rampas no tendrán una pendiente superior al 16% en tramos rectos, ni al 12% en tramos curvos, medidos a lo largo del eje del carril. La sección mínima del carril es de 3'00 m.; cuando el carril de acceso desemboque en una vía de ancho inferior a 15 m., su ancho será de 4'00 m. El radio mínimo de giro para el borde interior de la calzada será de 5'00 m. para estacionamiento de turismos.
- c) Las dimensiones mínimas de las plazas de aparcamiento serán:





## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Tipo de vehículo	Longitud(m.)	Anchura(m.)
Motos	2'50	1'50
Turismos	4'50	2'20
Industriales	6'00	2'50
Pesados	9'00	3'00
Autobús	12	3'00

- d) Los estacionamientos en superficie deberán ajardinarse en cuadrícula, para su mayor integración con el resto de los espacios públicos.
- e) Existirán carriles en cada acceso sin interferencia con la red viaria, capaces para dar cabida, como mínimo, al 3% de las plazas.

3. La red ferroviaria es el conjunto de elementos y espacios destinados al movimiento de los ferrocarriles y su interconexión con las restantes redes de la Ciudad. La red ferroviaria se clasifica en zonas de vías, zona de servicios y zona de estaciones. Las condiciones de ordenación para cada una de ellas vendrán determinadas en el correspondiente Plan Especial. En tanto no se redacte el mismo, se prohíben las actuaciones urbanísticas de cualquier tipo en el ámbito de la red ferroviaria, salvo las urgentes y las provisionales contempladas en el artículo 58.2 de la Ley del Suelo, y en todo caso previa obtención de licencia municipal.

4. Se entiende por zona portuaria el conjunto de elementos y espacios destinados al transporte marítimo y a su interconexión con las restantes redes de la Ciudad. La delimitación de la zona portuaria se contiene en el Plano de Calificación de Suelo; constituirán también la zona portuaria los terrenos que se ganen al mar dentro del perímetro de extensión máxima de la zona portuaria señalado en dicho Plano.

Las condiciones de ordenación de la zona portuaria vendrán determinadas en el correspondiente Plan Especial. En tanto no se redacte el mismo, se prohíben las actuaciones urbanísticas de cualquier tipo en el ámbito de la zona portuaria, salvo las urgentes y las provisionales contempladas en el artículo 58.2 de la Ley del Suelo, y en todo caso previa obtención de licencia municipal.





## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

5. Se prohíbe la localización de nuevas instalaciones de abastecimiento de combustible en los suelos clasificados como urbanos o urbanizables por el Plan General.

Se exceptúan de lo dispuesto los siguientes emplazamientos:

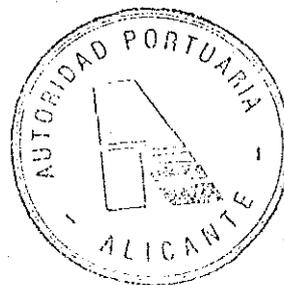
- a) Areas Industriales.
- b) Puerto, para los usos propios de la misma.
- c) En los viales cuya sección establezca un espacio central entre calzadas de anchura no inferior a 40 m.; en estos casos las citadas instalaciones habrían de integrarse dentro de ese espacio central.



ANEXO II

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE  
-SECTOR 6-

Marzo 1998



## MEMORIA

### ANTECEDENTES

Una vez el Plan Especial aprobado inicialmente fue sometido a Exposición Pública por plazo de un mes. Durante ese plazo fueron presentadas tres alegaciones (una fuera de plazo) y dos informes, uno correspondiente al Excmo. Ayuntamiento de Alicante, y otro a la Comisión Informativa de Urbanismo de la Consellería de Obras Públicas.

Las alegaciones fueron desestimadas tal y como se refleja en el Informe de la Autoridad Portuaria refrendado por el Informe del Abogado del Estado.

En cuanto al Informe Técnico Municipal refrendado por Decreto y ratificado por el Pleno, aún teniendo un carácter no vinculante, cabe decir que ha sido considerado y ante el mismo, han sido realizadas las consultas y reuniones técnicas oportunas matizando en su caso aquellos aspectos mencionados en dicho Informe.

Igualmente han sido considerados los aspectos planteados por el Informe de la Consellería de Urbanismo.

A continuación se refieren los mencionados aspectos y modificaciones o aclaraciones:

#### 1.- ORDENACIÓN PROPUESTA :

Considerar la ordenación propuesta en la aprobación inicial como meramente orientativa pero no vinculante y aplicar la tipología de VOLUMETRÍA ESPECÍFICA a las edificaciones que se proyecten en la zona, teniendo en cuenta que en el muelle nº5 la fachada de los edificios paralela al cantil no podrá exceder de 40 mts. a fin de evitar que se forme una pantalla en la entrada a la Dársena desde el mar. La separación entre edificaciones será igual o superior a su altura.

Así mismo considerar, tanto la pasarela móvil como el resto de instalaciones sobre la lámina de agua fuera del contexto de la modificación, dado que la ejecución de las mismas es la equivalente a cualquier instalación náutica y objeto exclusivamente de concesión que otorgaría, en su caso, la Autoridad Portuaria, tras el correspondiente trámite administrativo.



A fin de ordenar los volúmenes edificatorios de acuerdo con las circunstancias de cada zona del Sector 6, éste se ha subdividido en dos zonas claramente diferenciadas.

ZONA I. Corresponde al muelle 3 perpendicular al paseo marítimo (muelle 1) en el que se encuentra el edificio del Club de Regatas recientemente construido, las naves correspondientes a los Depósitos Francos y otros terrenos ocupados por aparcamientos de vehículos sin una utilización concreta. La superficie total de esta zona es de 21.008 m<sup>2</sup> aproximadamente.

ZONA II. Corresponde al muelle 5 frente por frente al Paseo Marítimo. En ésta se hallan actualmente dos concesiones, una correspondiente a una Marina Seca y otra a la Fábrica de Hielo perteneciente a la Cofradía de Pescadores. La superficie aproximada de esta zona es de 9.445 m<sup>2</sup>.

Si bien la edificabilidad y ocupación para todo el Sector 6 es semejante a la del Sector 1, la distribución de la misma no es homogénea. En la Zona I se establece una ordenación volumétrica con un mayor índice de edificabilidad y ocupación que en la Zona II, tratándose de conseguir por una parte integrar las edificaciones que se proyecten a las existentes en la zona de varadero con una mayor densidad y al mismo tiempo que sirva para ocultar las instalaciones portuarias que existen en ese sector (depósitos de proas, grúas, etc.). Igualmente con ello se consigue reducir edificabilidad en la Zona II, haciéndola más permeable y diáfana, dado que se trata de la fachada litoral principal y puerta de entrada a la dársena interior.

La superficie total del Sector es

ZONA I:	21.008 m <sup>2</sup>	(69%)
ZONA II:	9.445 m <sup>2</sup>	(31%)
	30.453 m <sup>2</sup>	

## 2.- PLAN DE ETAPAS:

El desarrollo de las Zonas I y II serán el resultado de la solicitudes de cambio de uso en caso de concesionarios actuales o de nuevas concesiones que otorgue la Autoridad Portuaria tras su correspondiente trámite administrativo.



Por consiguiente, y según el apartado anterior, se elimina la ejecución por etapas y los plazos se establecerán en consonancia con las concesiones solicitadas.

### 3.- APARCAMIENTOS:

El número total de aparcamientos previstos es el de 1 plaza por cada 25 m<sup>2</sup> de local y que se situarán en planta de semisótano con un número aproximado de 730.

### 4.- TRAFICO RODADO:

El problema de tráfico rodado y accesos esta previsto resolverlo creando una circulación en anillo que utilice el viario existente en la zona portuaria situada junto a los depósitos de Campsa y barriada de Heliodoro Madrona.

Como es sabido, forma parte del Plan Especial la apertura de esas calles a las limitrofes urbanas tales como Oscar Esplá y adyacentes

### 5.- ALTURAS:

Se acuerda reducir la altura propuesta dejándola en 8.75 mts. a contar desde el nivel superior del forjado del techo del semisótano igualando las existentes en el Sector 1, permitiendo rebasarla aquellas edificaciones o locales que así lo requirieran dada su singularidad.

Así mismo, podrán rebasar la altura máxima aquellos elementos ornamentales, de seguridad, instalaciones o publicitarios.

### 6.- EDIFICABILIDAD:

La edificabilidad propuesta de 0.6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> se justifica al equipararla a la permitida en el Sector 1 ligeramente inferior (0.57 m<sup>2</sup> por parcela bruta) , así:

ZONA I=	21.008 m <sup>2</sup>	x	0.65 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	=	13.738 m <sup>2</sup>
ZONAII=	9.445 m <sup>2</sup>	x	0.48 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	=	4.533 m <sup>2</sup>
<b>TOTAL</b>	<b>= 30.453 m<sup>2</sup></b>	<b>x</b>	<b>0.6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>	<b>=</b>	<b>18.271 m<sup>2</sup></b>



**7.- OCUPACIÓN:**

La ocupación sectorial propuesta es del 35% y su distribución es la siguiente:

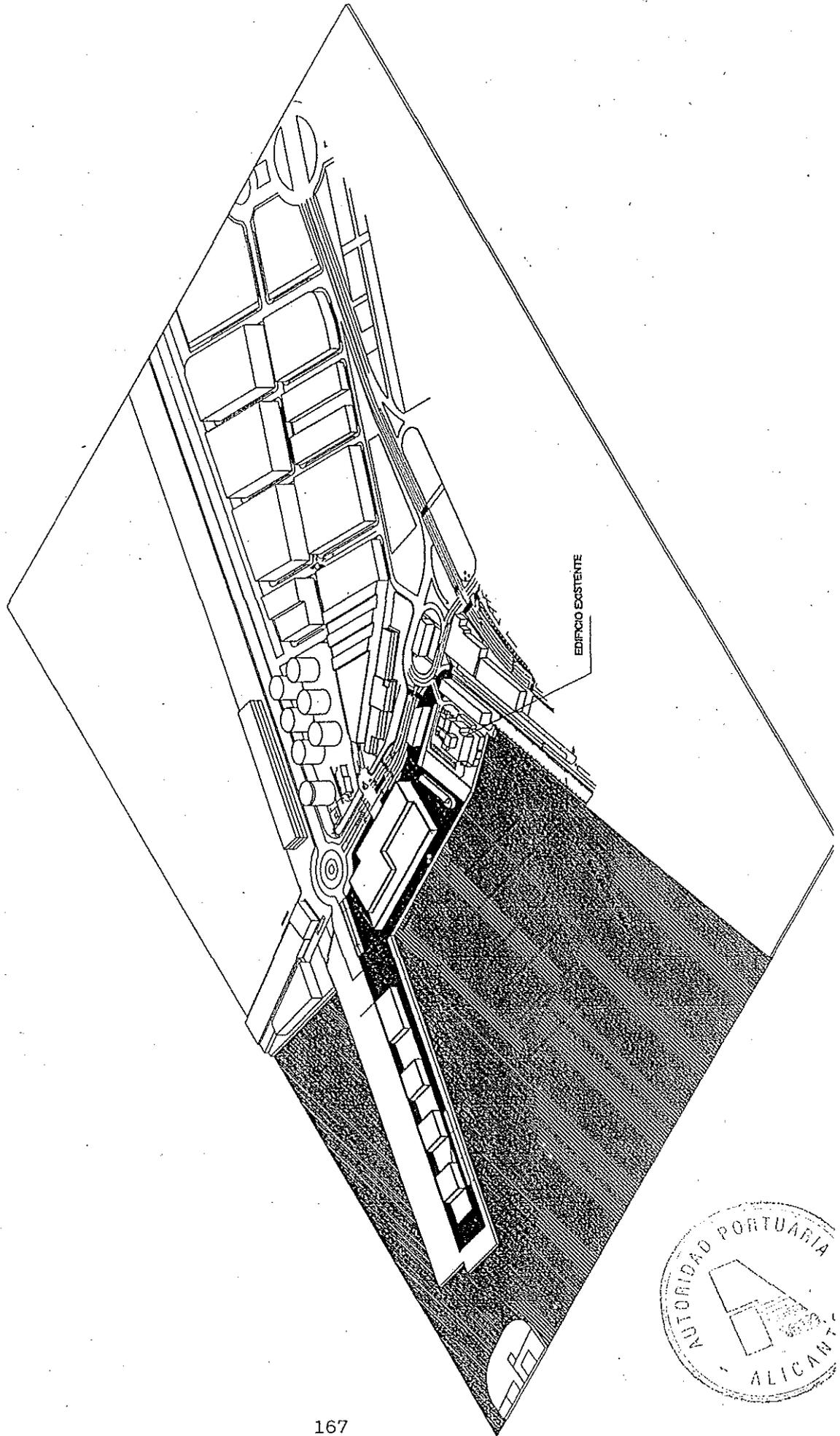
ZONA I =	21.008 m2	x	0.4	=	8.500 m2
ZONA II=	9.445 m2	x	0.24	=	2.266 m2
<b>TOTAL =</b>	<b>30.453 m2</b>	<b>x</b>	<b>0.35</b>	<b>=</b>	<b>10.766 m2</b>

**OBSERVACIONES:**

Adjuntamos: Plano de Ordenación Volumétrica del Sector 6.



# ORDENACIÓN VOLUMÉTRICA SECTOR 6



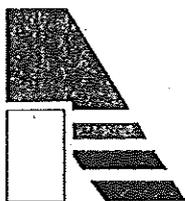
**PLAN ESPECIAL DEL PUERTO  
DE ALICANTE**

**01/3**

**MODIFICACIÓN  
PUNTUAL N° 2**

**D.O.C.V. N° 4244  
8 DE MAYO DE 2002**

P-35



**Puerto de Alicante**



**Autoridad Portuaria de Alicante**

**SEGUNDA MODIFICACIÓN  
PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL  
DEL PUERTO DE ALICANTE**

EQUIPO REDACTOR:

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE  
**D. SERGIO CAMPOS FERRERA, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos**

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN  
**D. JUAN ANTONIO FERRERO MOLL, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos**

Alicante, Marzo de 2.000

## INDICE

	Página
<u>MEMORIA</u>	
1. ANTECEDENTES	1
2. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN	1
3. HOTEL MELIÁ	3
3.1. <u>Antecedentes</u>	3
3.2. <u>Justificación</u>	5
3.3. <u>Propuesta</u>	5
3.4. <u>Ordenanzas y usos actuales</u>	6
3.4.1. Ordenanzas vigentes	6
3.4.2. Usos permitidos	7
3.5. <u>Ordenanzas y usos propuestos</u>	8
3.5.1. Ordenanzas propuestas	8
3.5.2. Usos propuestos	9
4. APARCAMIENTO JUNTO AL PARQUE DE CANALEJAS	10
4.1. <u>Antecedentes</u>	10
4.2. <u>Justificación</u>	11
4.2. <u>Propuesta</u>	11
4.4. <u>Ordenanzas y usos actuales</u>	12
4.4.1. Ordenanzas vigentes	12
4.4.2. Usos permitidos	13
4.5. <u>Ordenanzas y usos propuestos</u>	14
4.5.1. Ordenanzas propuestas	14
4.5.2. Usos propuestos	15
5. APARCAMIENTO EN ALTURA EN EL SECTOR 3MP	16
5.1. <u>Antecedentes</u>	16
5.2. <u>Justificación</u>	16
5.3. <u>Propuesta</u>	17
5.4. <u>Ordenanzas y usos actuales</u>	18
5.4.1. Ordenanzas vigentes	18
5.4.2. Usos permitidos	19
5.5. <u>Ordenanzas y usos propuestos</u>	20
5.5.1. Ordenanzas propuestas	20
5.5.2. Usos propuestos	21
6. NUEVA DÁRSENA PESQUERA. AMPLIACIÓN DE LA OI/3 PUERTO	22
6.1. <u>Antecedentes</u>	22
6.2. <u>Justificación</u>	22
6.3. <u>Propuesta</u>	23

---

6.4. <u>Ordenanzas y usos propuestos</u>	24
6.4.1. Ordenanzas propuestas	24
6.4.2. Usos propuestos	25
7. SUPERFICIES BRUTAS RESULTANTES	26
8. TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN	27

PLANOS INFORMATIVOS

PLANO Nº1: ZONIFICACIÓN OI/3 PROPUESTA

PLANO Nº2: DETALLE HOTEL MELIÁ

PLANO Nº3: DETALLE APARCAMIENTO CANALEJAS

PLANO Nº4: DETALLE PARKING PÚBLICO EN ALTURA

PLANO Nº5: DETALLE DÁRSENA PESQUERA

ANEXO

EXPEDIENTE DE HOMOLOGACIÓN

## MEMORIA

### 1. ANTECEDENTES

La Junta del Puerto de Alicante finalizó la redacción del Plan Especial del Puerto (PE) en agosto de 1.989, aprobándose definitivamente el 4 de diciembre de 1.992. Este Plan Especial es el instrumento de ordenación señalado en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante (P.G.M.O.U.) actualmente vigente (aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1.987) para desarrollar lo previsto en la Operación Integrada/3-Puerto (OI/3-Puerto), cuyo objetivo principal es *"compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del Puerto"* con *"su emplazamiento en una situación estratégica de la ciudad"*.

En marzo de 1.998 se redactó la Modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante-Sector 6 que fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes con fecha 21 de mayo de 1.998, publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 17 de julio de 1.998.

Transcurrido el trámite de aprobación definitiva de esta Modificación se refundió en un solo texto la Normativa del Plan Especial con las modificaciones de ordenanzas y usos correspondientes al sector 6.

### 2. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

El objeto de esta Segunda Modificación Puntual es resolver cuatro aspectos muy concretos del Plan Especial vigente. En este sentido se pretende adecuar algunos de los criterios que constituyen las determinaciones reguladoras de ordenación, edificación y usos para permitir las siguientes actuaciones a desarrollar en el Puerto en un futuro inmediato:

- Introducir en el texto refundido del Plan Especial la modificación necesaria que permita la realización de obras de conservación, reparación, reforma y mejora que posibiliten la explotación de la Tercera Fase del Hotel

Meliá por parte de la Sociedad adquirente para el uso hotelero, igual que el resto del edificio.

- Una vez adjudicado el concurso para la construcción y explotación del Aparcamiento de Canalejas, que se va a construir en semisótano con una plaza pública sobre su cubierta, se considera oportuno excluir de las ordenanzas del Plan Especial la obligación de plantar un árbol por cada una de las plazas de estacionamiento resultantes en este aparcamiento, ya que con la nueva solución no tiene sentido tal prescripción.

- Permitir el máximo número de plantas de estacionamiento con arreglo a los parámetros que establece el P.G.M.O.U. de Alicante para este tipo de instalaciones en el diseño del aparcamiento en altura que se pretende construir en la parcela de 4.000 m<sup>2</sup> situada en la fachada suroeste del edificio de la Autoridad Portuaria de Alicante, manteniendo la limitación de altura máxima establecida en el Plan Especial del Puerto.

- Dado que los terrenos de dominio público portuario incluidos en la Zona de Servicio del Puerto en la zona de poniente se han incrementado de forma considerable como consecuencia de las obras realizadas en los últimos años (ampliación del Muelle 17, nueva Dársena Pesquera, etc.) con relación a los que existían al redactarse el P.G.M.O.U. de Alicante y el propio Plan Especial, se hace coincidir el ámbito de este último con la Zona de Servicio, ampliando el ámbito de la Operación Integrada 3-Puerto hasta el margen izquierdo del Barranco de las Ovejas reduciendo en la misma medida el de la Operación Integrada 7-Litoral, considerando incluidos en esta ampliación los terrenos ganados al mar para la construcción de la nueva Dársena Pesquera, lo que permitirá la correcta regulación urbanística de los mismos.

Se ha redactado igualmente como Anexo al Plan Especial, como consecuencia de la modificación de los ámbitos de las O.I. 3 y O.I. 7 del Plan General, el preceptivo Expediente de Homologación.

Se ha aprovechado esta modificación puntual del Plan Especial para mejorar la calidad de la cartografía del documento, rehaciéndose los planos del Plan Especial sobre

la cartografía actualizada del Puerto, en la que figuran las obras ejecutadas hasta la fecha..

Cuando se aprueben definitivamente las modificaciones puntuales se redactará el documento de refundición a que hace referencia el artº 79 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana que desarrolla la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística.

A continuación, se recogen y desarrollan los puntos objeto de la presente modificación.

### **3. HOTEL MELIÁ**

#### **3.1. ANTECEDENTES**

Por Orden Ministerial de 11 de mayo de 1.965 se autoriza a Urbanismo y Construcciones Turísticas, S.A. (URBATUSA), la construcción de una explanada adosada al dique de Levante del Puerto de Alicante, por su parte exterior, ganando terrenos al mar, para la instalación sobre dicha explanada de un hotel-balneario.

Una vez finalizadas las obras, la Dirección del Puerto de Alicante eleva el acta de reconocimiento a la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas para su aprobación, haciendo constar los terrenos ganados al mar para la ejecución de las citadas obras que no son necesarios para la zona de servicio del Puerto.

Posteriormente, el 29 de abril de 1.967, la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas dicta resolución por la que se aprueba el acta de reconocimiento de las obras y modifica las condiciones de otorgamiento de la concesión, permitiendo que los terrenos afectados por las obras que no son necesarios para la zona de servicio del Puerto, exceptuando la superficie destinada a vigilancia litoral que será de dominio y uso público, pasen a ser propiedad del concesionario.

Como complemento y aclaración del acta de reconocimiento de las obras, se firma el 15 de Junio de 1.967 un acta de distribución de terrenos que clarifica perfectamente la situación, quedando divididos los 13.172'8 m<sup>2</sup> de superficie total

construida en tres zonas:

- Zona A: 2.076'48 m<sup>2</sup> de terrenos ganados al mar que se exceptúan de la propiedad de URBATUSA por estar considerados de dominio y uso público: Zona de vigilancia litoral.
- Zona B: 8.778'20 m<sup>2</sup> de terrenos ganados al mar no necesarios para la zona de servicio del Puerto, propiedad de URBATUSA, que corresponden a la explanada donde se ubica el hotel-balneario.
- Zona C: 2.318'12 m<sup>2</sup> de terrenos de dominio público portuario en régimen de concesión, que corresponden al vial de acceso al edificio.

El 3 de marzo de 1.997, el Consejo de Administración acuerda autorizar el ofrecimiento oficial del inmueble de la Tercera Fase del Apartotel Meliá adquirido por la Autoridad Portuaria al Ayuntamiento de Alicante y a la Generalitat Valenciana para la adquisición con destino a oficinas y dependencias de dichas entidades, autorizando también el ofrecimiento a la iniciativa privada.

Con fecha 25 de enero de 1.999 se firma el contrato de compraventa suscrito entre la Autoridad Portuaria de Alicante y la mercantil Plaza Puerta del Mar, S.A., siendo esta la situación hasta la fecha.

En el Plan Especial vigente se menciona la previsión de dar continuidad al Paseo Marítimo del Postiguet en los terrenos actualmente ocupados por el Hotel Meliá, que queda fuera de ordenación, situado en el sector 7 PDDP con usos de dotaciones portuarias y espacios libres en los accesos de levante. Esto sucederá cuando sea demolido, lo que ocurrirá, según menciona el citado Plan Especial cuando puedan establecerse los pertinentes acuerdos con los propietarios de este edificio.

### 3.2. JUSTIFICACIÓN

El Hotel Meliá de Alicante está consolidado como uno de los hoteles de la ciudad de mayor categoría y que más servicios ofrece. Además de su amplia oferta hostelera, dispone de grandes salones que en los últimos años vienen siendo utilizados para conferencias, reuniones de empresas, debates y como centro de congresos.

### 3.3. PROPUESTA

A la vista de lo expuesto, se reconsidera la demolición prevista del Hotel Meliá, determinando su continuidad.

La situación urbanística queda de la siguiente forma:

- El vial de acceso al Hotel Meliá, en régimen de concesión, permanece en la misma situación, es decir, formando parte de la zona de accesos a la unidad de levante, Sector 7 PDDP.
- El Hotel Meliá queda excluido del Sector 7 PDDP, incorporándose al Sector 1 PDDP con el mismo uso actual e histórico. Se podrán realizar aquellas obras de conservación, reparación, decoración y reformas interiores que no cambien la volumetría exterior, salvo aquellas instalaciones exteriores comunes necesarias para mejorar la funcionalidad del edificio, tales como ascensores panorámicos exteriores y otras, que podrán incidir en un aumento de la volumetría actual no pudiendo superar la altura del edificio y la superficie total de la parcela, esto es, 10.855 m<sup>2</sup>.

La superficie total resultante del Sector 1 con la incorporación de la parcela donde se ubica el Hotel Meliá es de 37.355 m<sup>2</sup>. Este Sector se subdivide en dos zonas claramente diferenciadas:

ZONA I: Corresponde a los muelles 6 y 8 donde se ubican las instalaciones de apoyo en tierra, antiguo Sector 1, alcanzando una superficie bruta de 26.500 m<sup>2</sup>.

ZONA II: Corresponde a la parcela donde se ubica el edificio del Hotel Meliá, con una superficie bruta de 10.855 m<sup>2</sup>.

### 3.4. ORDENANZAS Y USOS ACTUALES

#### 3.4.1. ORDENANZAS VIGENTES

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)
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	0'8 a intradós
Sobre rasante	7 metros
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1
RETRANQUEOS	
A linderos	10 metros
A cantiles	10 metros
SEPARACION ENTRE EDIFICIOS	Su altura
USO PRINCIPAL	Terciario
TIPOLOGIA	Abierta
PLAZAS DE APARCAMIENTO	150
OBSERVACIONES	<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>

### 3.4.2. USOS PERMITIDOS

<b>USOS PERMITIDOS</b>
<b>ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE</b>
<b>Instalaciones de apoyo en tierra de levante (Sector 1 PDDP)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano con un mínimo de 150 plazas de nueva construcción. Opcionales en superficie.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• ARTESANÍA. Se permiten actividades de los siguientes tipos:<ul style="list-style-type: none"><li>• Talleres domésticos o de explotación familiar sin carácter industrial y siempre que estén vinculados a la planta baja. Podrán tener servicio al público.</li><li>• Talleres de artesanía.</li></ul></li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos, incluido hotelero, siempre que éste último no rebase el 25% del total de la superficie edificada en este sector.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compraventa al por menor.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 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 este sector.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, etc....</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• 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.</li></ul>

### 3.5. ORDENANZAS Y USOS PROPUESTOS

#### 3.5.1. ORDENANZAS PROPUESTAS

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 I PDDP)	
	ZONA I	ZONA II
	SUPERFICIE BRUTA	26.500 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	16.000 m <sup>2</sup>	10.855
OCUPACION EN PLANTA		
En sótano	16.000 m <sup>2</sup>	
Sobre rasante	7.500 m <sup>2</sup>	10.855 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE CONSTRUIDA		
En sótano	16.000 m <sup>2</sup>	
Sobre rasante	7.500 m <sup>2</sup>	La existente *
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1	Las existentes
RETRANQUEOS		
A linderos	10 metros	Ocupación existente
A cantiles	10 metros	Ocupación existente
SEPARACION ENTRE EDIFICIOS	Su altura	La existente
USO PRINCIPAL	Terciario	Hostelero
TIPOLOGIA	Abierta	La existente
PLAZAS DE APARCAMIENTO	150	Las existentes
OBSERVACIONES	<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>	<p>* En este edificio se podrán realizar aquellas obras de conservación, reparación, decoración y reformas interiores siempre que no se modifique su volumetría, salvo aquellas instalaciones exteriores comunes necesarias para mejorar la funcionalidad del edificio, que podrán incidir en un aumento de la volumetría actual no pudiendo superar la altura del edificio y la superficie total de la parcela, esto es, 10.855 m<sup>2</sup>.</p> <p>**</p>

\*\* El Hotel Meliá, es un edificio ya existente. La construcción de la Tercera y última fase finalizó en 1.976.

### 3.5.2. USOS PROPUESTOS

<b>USOS PERMITIDOS</b>
<b>ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE</b>
<b>Instalaciones de apoyo en tierra de levante (Sector 1 PDDP, Zona I)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano con un mínimo de 150 plazas de nueva construcción. Opcionales en superficie.</li> <li>• ARTESANÍA. Se permiten actividades de los siguientes tipos:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Talleres domésticos o de explotación familiar sin carácter industrial y siempre que estén vinculados a la planta baja. Podrán tener servicio al público.</li> <li>• Talleres de artesanía.</li> </ul> </li> <li>• HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos, incluido hotelero, siempre que éste último no rebase el 25% del total de la superficie edificada en este sector.</li> <li>• COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compraventa al por menor.</li> <li>• 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 este sector.</li> <li>• ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> <li>• DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, etc....</li> <li>• 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.</li> </ul>

<b>USOS PERMITIDOS</b>
<b>ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE</b>
<b>Instalaciones de apoyo en tierra de levante (Sector 1 PDDP, Zona II: Hotel Meliá)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ESTACIONAMIENTOS. En superficie</li> <li>• HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos, incluido hotelero y apartamentos turísticos.</li> <li>• COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compraventa al por menor.</li> <li>• 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 10% de la total edificada en este sector.</li> <li>• ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo.</li> <li>• DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, etc....</li> </ul>

57  
 Modificación  
 al PDD

## **4. APARCAMIENTO JUNTO AL PARQUE DE CANALEJAS**

### **4.1. ANTECEDENTES**

En la zona de servicio del Puerto de Alicante existe una parcela ubicada entre el Paseo del muelle de costa del Dr. Pedro Herrero y el Parque de Canalejas destinada desde hace años a aparcamiento descubierto de vehículos ligeros, conocida como Aparcamiento de Canalejas.

El Plan Especial del Puerto de Alicante contemplaba que el desplazamiento de este aparcamiento se llevara a cabo cuando se acometieran las obras de traslado de la Avenida del Almirante Guillén Tato al emplazamiento previsto en el propio Plan, actuaciones ya ejecutadas.

En las ordenanzas aplicables del Plan Especial referidas a la zona de Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo del Sector 9, donde está ubicado el aparcamiento, se especifica que una vez ejecutados los desplazamientos descritos en el párrafo anterior se plantará un árbol por cada una de las plazas de aparcamiento resultantes.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en sesión celebrada el 20 de diciembre de 1995, acordó otorgar concesión administrativa a la mercantil Hispana de Ingeniería y Servicios, S.A., para la explotación del aparcamiento.

De acuerdo con el epígrafe 1.3.3.8 del Plan Especial, la Autoridad portuaria estudió alternativas que pudieran evitar el negativo impacto visual que producen las grandes playas de aparcamiento, especialmente en la zona que nos ocupa, haciendo caso a las recomendaciones del citado Plan en cuanto a la preferencia de construir aparcamientos en semisótano. En este sentido, se estimó como mejor solución la de un aparcamiento construido en semisótano con plaza de uso público en superficie que daría un aspecto mucho más acorde con el entorno, además de ofrecer una mayor permeabilidad al visitante del Puerto.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Alicante, en sesión del día 26 de febrero de 1.999, acordó autorizar la convocatoria de concurso público para el

otorgamiento de concesión administrativa para la construcción y explotación de un aparcamiento en semisótano con plaza para uso público.

En sesión celebrada el 25 de octubre de 1999, el Consejo de Administración adjudicó el concurso público convocado conforme a las condiciones establecidas en los Pliegos de Bases, de Condiciones Generales y de Cláusulas de Explotación, de acuerdo con las prescripciones técnicas acordadas por la Autoridad Portuaria.

#### **4.2. JUSTIFICACIÓN**

La condición impuesta por el Plan Especial consistente en plantar un árbol por cada plaza de aparcamiento pretendía evitar de alguna forma el impacto visual que supone la playa de aparcamientos en superficie y proporcionar sombra a los vehículos estacionados, medida que conlleva perder parte de las vistas al mar desde el Parque de Canalejas.

Con la nueva concesión otorgada se consigue una mayor permeabilidad en la zona, evitando el impacto actual mediante la creación de una plaza de uso público acorde con el entorno. Por ello, no se considera necesario la medida contemplada en el Plan Especial, al contrario, se estima como más conveniente evitar vegetación de altura que suponga una pantalla visual desde la ciudad.

#### **4.3. PROPUESTA**

Teniendo en cuenta la modificación de la tipología del aparcamiento existente por la solución del aparcamiento proyectado se considera oportuno excluir de las ordenanzas del Plan Especial la obligación de plantar un árbol por cada una de las plazas de estacionamiento resultantes.

#### 4.4. ORDENANZAS Y USOS ACTUALES

##### 4.4.1. ORDENANZAS VIGENTES

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	PASEO MARÍTIMO
	DOTACIONES Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS (Sector 7 PDDP)
SUPERFICIE BRUTA	29.360 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	6.080 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA En sótano Sobre rasante	Existente
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	3.850 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	Existente
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 2
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	Ocupación existente
SEPARACION ENTRE EDIFICIOS	Existente
USO	Dotacional Lúdico y de ocio
TIPOLOGIA	Aislada
PLAZAS DE APARCAMIENTO	300
OBSERVACIONES	<p>Se permite la demolición de todos los edificios existentes salvo el de la Lonja. En el caso del Varadero se podrá sustituir por otra construcción con los mismos parámetros edificatorios. Los edificios Madre e Hijo y Club de Jubilados no podrán ser sustituidos por ningún otro.</p> <p>*</p>

\* En la superficie que ocupa el aparcamiento en superficie situado en esta zona, una vez sea trasladado a su emplazamiento definitivo, deberá plantarse un árbol por cada una de las plazas de aparcamiento resultantes

9

#### 4.4.2. USOS PERMITIDOS

<b>USOS PERMITIDOS</b>
<b>ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE</b>
<b>Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libres en los Accesos de Levante (Sector 7 PDDP, Manzana 1)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• ESTACIONAMIENTOS. En superficie.</li><li>• DOTACIONALES LIGADOS A LA ACTIVIDAD PORTUARIA. Servicios y dependencias destinados a ubicar centros de gestión y control de las actividades portuarias.</li></ul>

#### 4.5. ORDENANZAS Y USOS PROPUESTOS

##### 4.5.1. ORDENANZAS PROPUESTAS

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	PASEO MARÍTIMO
	DOTACIONES Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS (Sector 7 PDDP)
SUPERFICIE BRUTA	29.360 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	6.080 m <sup>2</sup>
OCUPACION EN PLANTA En sótano Sobre rasante	Existente
SUPERFICIE CONSTRUIDA En sótano Sobre rasante	3.850 m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS En sótano Sobre rasante	0,80 m a intradós Existente
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 2
RETRANQUEOS A linderos A cantiles	Ocupación existente
SEPARACION ENTRE EDIFICIOS	Existente
USO	Dotacional lúdico y de ocio
TIPOLOGIA	Aislada
PLAZAS DE APARCAMIENTO	300
OBSERVACIONES	Se permite la demolición de todos los edificios existentes salvo el de la Lonja. En el caso del Varadero se podrá sustituir por otra construcción con los mismos parámetros edificatorios. Los edificios Madre e Hijo y Club de Jubilados no podrán ser sustituidos por ningún otro.

#### 4.5.2. USOS PROPUESTOS

USOS PERMITIDOS
ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE
Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libres en los Accesos de Levante (Sector 7 PDDP, Manzana 1)
<ul style="list-style-type: none"><li>• ESTACIONAMIENTOS. En semisótano y en superficie.</li><li>• DOTACIONALES LIGADOS A LA ACTIVIDAD PORTUARIA. Servicios y dependencias destinados a ubicar centros de gestión y control de las actividades portuarias.</li></ul>

## **5. APARCAMIENTO EN ALTURA EN EL SECTOR 3MP**

### **5.1. ANTECEDENTES**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria Alicante, en sesión del día 30 de junio de 1.999 acordó autorizar la convocatoria de concurso público para el otorgamiento de concesión administrativa para la construcción y explotación de un aparcamiento público de vehículos en una parcela de aproximadamente 4.000 m<sup>2</sup> situada frente a la fachada sur del edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria de Alicante, aprobándose para ello los correspondientes Pliegos de Bases, Condiciones Generales y Cláusulas de Explotación que regirán el mismo.

La parcela pertenece al Sector 3MP del vigente Plan Especial del Puerto de Alicante, dentro de la zona de concesiones para usos industriales y de almacenaje.

Las Ordenanzas aplicables para este sector según el vigente Plan Especial establecen 12 metros como altura máxima sobre rasante para el edificio a construir, fijando con carácter general un número de plantas de PB + 1; si bien en las "Observaciones" de la tabla de Ordenanzas correspondientes al Sector se dice textualmente: *"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 que nos ocupa es evidente que si se construyese el edificio de aparcamientos solamente con el parámetro en cuanto al número de alturas establecido con carácter general de PB + 1 se desaprovecharían de forma lamentable las posibilidades que el propio Plan Especial otorga.

### **5.2. JUSTIFICACIÓN**

Con este equipamiento se pretende mejorar de forma sustancial la situación respecto al problema de estacionamiento de vehículos ligeros que ya existe en esta zona donde hay edificios de oficinas con gran afluencia de visitantes, especialmente durante el día, como el de la Autoridad Portuaria Alicante, la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba de Alicante, el Instituto Politécnico Nacional Marítimo-Pesquero del Mediterráneo, el edificio "Casa del Mar" ocupado actualmente por oficinas del Instituto

Social de la Marina, de la Consellería de Sanidad, de la Federación Provincial de Cofradías de Pesacadores, de la Cofradía de Pescadores, un bar-restaurante y una peluquería, y demás instalaciones de concesionarios, como el nuevo edificio del Real Club de Regatas y otros de próxima inauguración actualmente en construcción como la nueva Capitanía Marítima, Servicios Médicos de Empresa de la Autoridad Portuaria, Sala de Exposiciones del Ayuntamiento en los antiguos Talleres del Puerto, Pabellón de Servicios del antiguo Varadero o el nuevo complejo lúdico "Panoramis" de Marina de Poniente, S.A., además de los edificios con viviendas y oficinas ubicados en el área urbana próxima a esta zona portuaria. Todo ello incrementará en breve la demanda de plazas de estacionamiento tanto durante el día como por la noche.

Por ello se considera conveniente obtener el máximo aprovechamiento posible de la parcela destinada a la referida construcción para poder ofrecer al uso público un elevado número de plazas de aparcamiento.

Así pues, se justifica que para un edificio de aparcamiento en altura como el que se pretende deberían construirse en la parcela el número de plantas necesarias para el ejercicio de la actividad, es decir, todas las que técnicamente fueran viables respetando las prescripciones del Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante en cuanto a altura libre por planta, y no superando en ningún caso la limitación de 12 metros de altura máxima sobre rasante, que establece el Plan Especial y que es la que tienen los edificios del entorno en las manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje.

### **5.3. PROPUESTA**

Por todo lo expuesto anteriormente, se propone considerar como excepción la parcela situada frente a la fachada sur del edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria de Alicante donde se pretende la construcción y explotación de un aparcamiento público de vehículos, eximiéndola del parámetro de PB+1 de las ordenanzas del Sector 3MP del vigente Plan Especial, pudiendo realizarse el máximo número de plantas de estacionamiento técnicamente posible respetando siempre estrictamente la limitación de altura máxima establecida de 12 metros, además de incorporar el uso de estacionamiento en superficie, semisótano y altura en dicho sector.

## 5.4. ORDENANZAS Y USOS ACTUALES

### 5.4.1. ORDENANZAS VIGENTES

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAMIENTO (Sector 3MP del PDDP)
SUPERFICIE BRUTA	188.874 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	148.873 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN 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
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1
USO	Industrial y de almacenaje permitidos en las AI, grado 1º, nivel B de PGMO.
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.

## 5.4.2. USOS PERMITIDOS

USOS PERMITIDOS
SERVICIOS DE PONIENTE
Manzanas de concesiones para usos industriales y de Almacenaje (Sector 3MP del PDDP)
<ul style="list-style-type: none"><li>• PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en los Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en los Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li></ul>

## 5.4.ORDENANZAS Y USOS PROPUESTOS

### 5.5.1. ORDENANZAS PROPUESTAS

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAMIENTO (Sector 3MP del PDDP)
SUPERFICIE BRUTA	270.633 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN 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
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1 *
USO	Industria de almacenaje permitidos en las AI, grado 1º, nivel B de PGMO.
TIPOLOGÍA	Abierta
OBSERVACIONES	<p>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 A.P.A., 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>

### 5.5.2. USOS PROPUESTOS

<b>USOS PERMITIDOS</b>
<b>SERVICIOS DE PONIENTE</b>
<b>Manzanas de concesiones para usos industriales y de Almacenaje (Sector 3MP del PDDP)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>PRODUCCIÓN INDUSTRIAL.</b> Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• <b>ALMACENAJE Y COMERCIO.</b> Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO. (art 97)</li><li>• <b>TALLERES DE REPARACIÓN.</b> Según viene definido en los Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• <b>PRODUCCIÓN ARTESANAL.</b> Según viene definido en los Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• <b>ESTACIONAMIENTO.</b> En semisótano, en altura y en superficie.</li></ul>

SP

## 6. NUEVA DÁRSENA PESQUERA (AMPLIACIÓN DE LA OI/3 PUERTO)

### 6.1. ANTECEDENTES

La Operación Integrada 3 "Puerto" (en adelante OI/3) contempla el Puerto como Suelo Urbano a desarrollar por un Plan Especial promovido por la Autoridad Portuaria de Alicante. La OI/3 abarca la parte de la Zona de Servicio del Puerto comprendida entre el Apartotel Meliá por el Este y la prolongación de la calle Méjico por el Oeste.

El objetivo principal de la OI/3 es ordenar la zona de borde, contacto entre ciudad y puerto, haciendo compatible *"el desarrollo y funcionamiento del Puerto con su emplazamiento en una situación urbana estratégica y con el propio funcionamiento del resto de las actividades urbanas"*.

El Plan Especial del Puerto de Alicante (PE) que desarrolló la OI/3 fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Alicante el 4 de Diciembre de 1.992.

El Plan General Municipal de Ordenación de Alicante (PGMO) no consideraba la Zona de Servicio del Puerto como un sistema General Portuario al ser su redacción anterior a la actual Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### 6.2. JUSTIFICACIÓN

La parte de la Zona de Servicio contemplada en la OI/3 abarca hasta la prolongación de la calle México, por donde actualmente se accede al Puerto desde la Autovía de Madrid. Esta Operación Integrada no contemplaba la parte de la Zona de Servicio existente entre la prolongación de la calle México y el Barranco de las Ovejas, que pertenece a la Operación Integrada 7 "Litoral". Esta es la zona de futuras expansiones del Puerto, que únicamente serán posibles hacia Poniente.

Refiriéndose al ámbito espacial integrable en el Plan Especial vigente parecía admisible el señalado en la OI/3 Puerto. No obstante, en la página 5 del texto refundido del PE queda claro que *"la sujeción de un PE a un ámbito determinado no debe implicar que no puedan abordarse en el futuro obras de ampliación que resulten necesarias o simplemente convenientes a la mejor funcionalidad del Puerto"*.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Alicante acordó en la sesión celebrada el 2 de septiembre de 1.998 la adjudicación para la ejecución de las obras del proyecto de construcción de una nueva dársena pesquera en la unidad portuaria de poniente en unos terrenos ganados al mar que se apoyan sobre el espigón de encauzamiento del Barranco de las Ovejas, con el objetivo de concentrar y modernizar las instalaciones pesqueras actuales, además de permitir el desarrollo de las actividades propias del tráfico de contenedores en la actual dársena pesquera.

Así pues, la nueva Dársena Pesquera ya ejecutada tiene previsto albergar una nueva Lonja de Pescados, casetas para almacenar enseres y pertrechos propios de la actividad pesquera y el Mercado de Mayoristas, el traslado de la fábrica de hielo que actualmente se encuentra lejos de las actuales instalaciones pesqueras, la concentración de astilleros que a la vez den servicio a la actual flota pesquera, una zona de uso hostelero que permita disfrutar a los visitantes del puerto de la actividad pesquera y una superficie de zona de aparcamientos que de cabida a los vehículos que accedan a la nueva dársena.

### **6.3. PROPUESTA**

Se propone ampliar el ámbito de la OI/3 Puerto hasta el Barranco de las Ovejas a costa de una disminución análoga de la OI/7 Litoral, considerando incluidos en esta Operación los terrenos ganados al mar con una superficie de 115.930 m<sup>2</sup> de la nueva Dársena Pesquera y los 83.156 m<sup>2</sup> de los terrenos colindantes.

La nueva Dársena Pesquera, que se incorpora al sector 3MP por la principal naturaleza de las actividades que en ella se van a desarrollar, esto es, servicios portuarios, estará sujeta a unos usos específicos que permitan las actividades propias del sector pesquero, complementadas con usos que permitan desarrollar las actividades descritas.

## 6.4. ORDENANZAS Y USOS PROPUESTOS

### 6.4.1. ORDENANZAS PROPUESTAS

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA DE LA DÁRSENA PESQUERA.
SUPERFICIE BRUTA	115.930 m <sup>2</sup>
OCUPACIÓN 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	Su altura
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1
RETRANQUEOS	
A linderos	10 m
A cantiles	10 m *
USO	Industrial, dotacional y servicios terciarios.
TIPOLOGÍA	Abierta
OBSERVACIONES	<p>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>* El parámetro de retranqueo a cantiles no se aplicará sobre edificio de la Lonja de Pescado.</p>

al

#### 6.4.2. USOS PROPUESTOS

<b>USOS PERMITIDOS</b>
<b>DARSENA PESQUERA</b>
<b>Instalaciones de apoyo en tierra de la dársena pesquera. (Sector 3MP)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>INDUSTRIALES.</b> Astilleros, talleres de reparación y mantenimiento de embarcaciones.</li><li>• <b>COMERCIAL.</b> Subasta de pescado, compra-venta al por mayor y al por menor.</li><li>• <b>OFICINAS.</b> 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 este sector.</li><li>• <b>HOSTELEROS.</b> En cualquiera de sus tipos, salvo el de alojamiento.</li><li>• <b>ESTACIONAMIENTOS.</b> En superficie y en semisótano</li></ul>

*Comercio  
e/ps*

*Comercio*

## 7. SUPERFICIES BRUTAS RESULTANTES

Teniendo en cuenta las modificaciones propuestas se han revisado las zonas integradas en el Plan Especial y que son objeto de regulación urbanística.

En la siguiente tabla se muestran las superficies correspondientes a los diferentes Sectores (numerados de forma análoga a como se hace en el PDDP) según la documentación actual del Plan Especial así como las superficies resultantes con las modificaciones propuestas, esto es, la incorporación al Sector 1 de los 10.855 m<sup>2</sup> de la parcela del Hotel Meliá, y el incremento del Sector 3MP en 199.086 m<sup>2</sup> correspondientes a la Dársena Pesquera y los terrenos colindantes ganados al mar.

MAGNITUDES GENERALES. PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE AREAS SOMETIDAS A REGULACIÓN URBANÍSTICA		
AREA	SUPERFICIE BRUTA ACTUAL S/ P.E. (m <sup>2</sup> )	SUPERFICIE BRUTA S/ MODIFICACIÓN PROPUESTA (m <sup>2</sup> )
Instalaciones de apoyo en tierra de Levante (Sector 1 PDDP)	26.500	37.355
Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libres en los Accesos de Levante (Sector 7 PDDP)	47.425	47.425
Servicio de Transporte Local (Sector 8 PDDP)	4.000	4.000
Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo (Sector 9 PDDP)	29.360	29.360
Instalaciones de apoyo en tierra de Poniente (Sector 6 PDDP)	30.543	30.543
Manzana de Concesiones para usos industriales y de almacenaje - Uso Pesquero y Dotacional (Sector 3MP PDDP)	188.874	386.655
Manzana de Servicios Terciarios (Sector 2 PDDP)	72.811	72.811
Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (Sector 5 PDDP)	7.440	7.440
Nuevas Instalaciones Ferroviarias (Sector 4 PDDP)	87.740	87.740
Servicios Terciarios y Dotacionales de la Estación de Benalúa-Parque Lineal	31.426	31.426
Zona ajardinada-Parque Lineal	16.534	16.534
Paseos peatonales y zonas intersticiales-Parque Lineal	9.184	9.184
Viales no computados en otros sectores	44.598	44.598
<b>TOTAL REGULADO</b>	<b>596.435</b>	<b>805.071</b>

## 8. TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

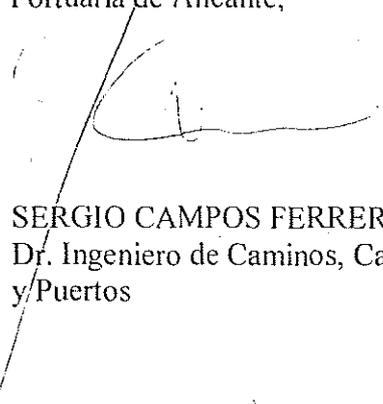
La tramitación para la aprobación de la Segunda Modificación del Plan Especial del Puerto se llevará a cabo siguiendo el procedimiento legal establecido en los artículos 175 y 168 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana que desarrolla la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística.

Cuando se aprueben definitivamente las modificaciones puntuales propuestas se redactará el documento de refundición a que hace referencia el artº 79 del citado Reglamento.

Alicante, marzo de 2.000.

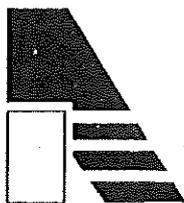
Equipo redactor:

El Director de la Autoridad  
Portuaria de Alicante,

  
SERGIO CAMPOS FERRERA  
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales  
y Puertos

El Jefe del Departamento de  
Planificación y Explotación,

  
JUAN ANTONIO FERRERO MOLL  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



**Puerto de Alicante**



**Autoridad Portuaria de Alicante**

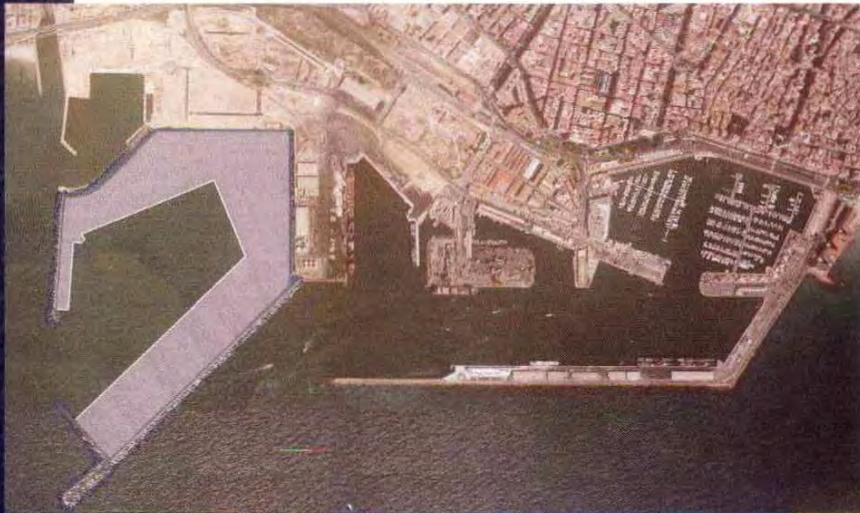
**PLANOS INFORMATIVOS**

**PLAN ESPECIAL DEL PUERTO  
DE ALICANTE**

**01/3**

**MODIFICACIÓN  
PUNTUAL N° 3**

**22 DE JUNIO DE 2006**

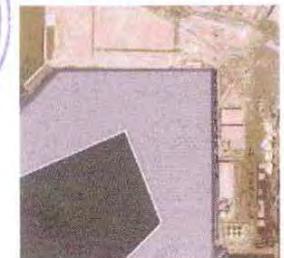


# TERCERA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DE ALICANTE

CONSELL DE LA GENERALIDAD VALENCIANA  
CONSELLERIA DE TERRITORIUM Y VIVIENDA  
DILIGENCIA para hacer constar que este  
documento fue APROBADO DEFINITIVAMENTE

el día 24 Feb 2006

Fdo.: El Secretario de la Conselleria Territorial de Urbanismu



AUTOR DEL PROYECTO,  
XAVIER PASCUAL LORENTE, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
SENER INGENIERÍA Y SISTEMAS

DIRECTOR DEL PROYECTO,  
CARLOS J. ELENO CARRETERO, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
JEFE DEL DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURAS  
AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE



VºBº DIRECTOR DEL PUERTO,  
JUAN FERRER MARSAL, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
DIRECTOR GENERAL  
AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE



P210706  
JULIO 2005

ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DE LA REVISIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

## ÍNDICE

<b>1. Memoria justificativa</b>	<b>2</b>
1.1 ANTECEDENTES	2
1.2 OBJETO DE LA MODIFICACIÓN	3
1.3 AMPLIACIÓN DEL PUERTO. MUELLES 19, 21, 23 y 25.	4
1.3.1 <i>Antecedentes</i>	4
1.3.2 <i>Justificación</i>	6
1.3.3 <i>Propuesta</i>	7
1.3.4 <i>Tramitación procedente</i>	7
<b>2. Ordenanzas, usos propuestos y condiciones para la explotación.</b>	<b>8</b>
2.1.1 <i>Ordenanzas propuestas</i>	8
2.1.2 <i>Usos propuestos</i>	10
2.1.3 <i>Condiciones que deberá cumplir el concesionario en el caso de la necesidad de parcelación de distintos tipos de tráfico</i>	11
2.1.4 <i>Condiciones estéticas.</i>	12
<b>3. Planos de ordenación.</b>	<b>13</b>
<b>ANEJO 1: PLANO INFORMATIVO</b>	<b>15</b>
<b>ANEJO 2: DOCUMENTOS INFORMATIVOS</b>	<b>16</b>
<b>carta de inicio de la tramitación de la tercera modificación puntual del plan especial</b>	<b>17</b>
<b>publicación en el b.o.e. de la resolución de 4 de febrero de 2003 sobre la d.i.a. de las obras de ampliación del puerto de alicante</b>	<b>18</b>



## 1. MEMORIA JUSTIFICATIVA

### 1.1 ANTECEDENTES

La Junta del Puerto de Alicante finalizó la redacción del Plan Especial del Puerto en agosto de 1.989, aprobándose definitivamente el 4 de diciembre de 1.992. Este Plan Especial es el instrumento de ordenación señalado en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante (P.G.M.O.U.) actualmente vigente (aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1.987) para desarrollar lo previsto en la Operación Integrada/3-Puerto (OI/3-Puerto), cuyo objetivo principal es “compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del Puerto” con “su emplazamiento en una situación estratégica de la ciudad”.

En marzo de 1.998 se redactó la Modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante-Sector 6 que fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes con fecha 21 de mayo de 1.998, publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 17 de julio de 1.998.

Transcurrido el trámite de aprobación definitiva de esta Modificación se refundió en un solo texto la Normativa del Plan Especial con las modificaciones de ordenanzas y usos correspondientes al sector 6.

Posteriormente en diciembre del 2000, se redactó la Segunda Modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes con fecha 21 de junio de 2001, publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 13 de noviembre de 2001.



La Tercera Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante se inicia en el año 2003 con la adjudicación de las obras de construcción y explotación de la Ampliación del Puerto. (Se adjunta copia de la carta al Presidente de Puertos del Estado “Anejo 2”).

La Tercera Modificación Puntual supone únicamente la extensión de la ordenación urbanística vigente al espacio físico de la Ampliación del Puerto, siguiendo con el criterio establecido en las modificaciones anteriores habidas dentro de la sujeción de la legislación medioambiental.

La construcción y explotación de las obras de la Ampliación del Puerto otorgadas en fecha 23 de Junio de 2003 cuentan con Declaración de Impacto Ambiental (D.I.A.), publicada mediante Resolución de 4 de febrero de 2003, cuya copia se adjunta en el Anejo 2.

## 1.2 OBJETO DE LA MODIFICACIÓN

El objeto de esta Tercera Modificación Puntual es resolver un aspecto muy concreto del Plan Especial vigente. En este sentido se pretende adecuar algunos de los criterios que constituyen las determinaciones reguladoras de ordenación, edificación y usos para permitir la ampliación a desarrollar en el Puerto.

Una vez adjudicada la construcción y explotación de la ampliación del Puerto de Alicante, donde se prevé finalizar las obras en el año 2007 y dado que el proceso de comercialización de los terrenos en construcción ha de comenzar antes de la finalización de las obras, es necesario ampliar el ámbito de la “OI/3 Puerto” por delante del dique de la dársena pesquera para recoger los terrenos de dominio público portuario incluidos en la zona de servicio del Puerto, ganados al mar consecuencia de la ejecución de las obras de la ampliación del Puerto, lo que permitiría la correcta regulación urbanística de los mismos.



A su vez se ha redactado el preceptivo Expediente de Homologación consecuencia de la modificación del ámbito de la OI/ 3. Se acompaña a título informativo algunos planos de detalle de las actuaciones propuestas.

Cuando se aprueben definitivamente las modificaciones puntuales, se redactará el documento de refundición a que hace referencia el artº 79 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana que desarrolla la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística.

A continuación, se recogen y desarrollan los puntos objeto de la presente modificación.

### **1.3 AMPLIACIÓN DEL PUERTO. MUELLES 19, 21, 23 y 25.**

#### *1.3.1 Antecedentes*

La Autoridad Portuaria de Alicante está actualmente ejecutando la ampliación de sus instalaciones portuarias. Dicha actuación tiene por objeto la creación de una nueva Dársena Oeste mediante la construcción de los muelles denominados 19, 21, 23 y 25 con sus explanadas correspondientes y con el consiguiente abrigo necesario para su correcta explotación portuaria. A esta nueva dársena se trasladarían tanto las instalaciones de cemento, situadas en el muelle 14, así como el tráfico de pasajeros que actualmente existe en el muelle nº 10 y en general todas las susceptibles de alterar el tráfico y las condiciones del entorno del centro urbano.

La nueva Dársena Oeste deberá acoger una terminal polivalente donde, además de quedar cubiertas las necesidades actuales y futuras de los cementeros, se posibilitará la carga, descarga y manipulación de graneles, tráfico mixto de pasaje y carga y mercancía general.



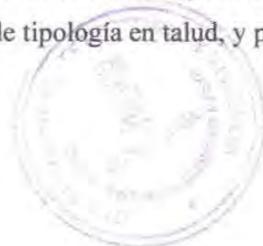
Con fecha de julio de 2001 se presentó ante la Autoridad Portuaria de Alicante una solicitud de concesión por parte de la UTE formada por OHL y Boluda que incluía el Anteproyecto de los Muelles 19 y 21 y Dique de Protección Provisional en el Puerto de Alicante. En la solución propuesta se incluía el muelle nº 19 de 400 m de longitud con calado de 14 m y perpendicular a éste, el muelle nº 21 de 300 m y del mismo calado. En la esquina de unión de ambos muelles se ejecutaría un tacón doble Ro-Ro. En el extremo del muelle nº 19, paralelo al nº 21 se disponía un muelle-dique de protección, así como el inicio del futuro muelle nº 17, en una longitud de 202,65 m. Asimismo se preveía la creación de un recinto de vertido en la zona sur de la dársena con una superficie de 174.548 m<sup>2</sup>, limitado por un caballón con diferentes mantos de protección.

El 5 de septiembre de 2001 se hace público el concurso para la redacción del proyecto, y el 4 de octubre de 2001 se adjudica a SENER, Ingeniería y Sistemas S.A. el contrato de "Asistencia Técnica para la redacción del proyecto de construcción de los nuevos muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional en el Puerto de Alicante".

Para la creación de los nuevos muelles que suponen la ampliación del Puerto de Alicante, se optó por la creación de una nueva dársena, exterior y al Sur del puerto actual, que proporciona el suficiente espejo de agua abrigada, líneas de atraque y servicios al buque, y que satisface los actuales requerimientos del comercio marítimo, tanto de mercancías como de pasajeros.

La configuración de la nueva dársena se ha determinado en base a un completo estudio de alternativas en el cual se han analizado tanto las diversas tipologías de infraestructuras de abrigo y atraque, como la disposición en planta y alzado de las mismas. El resultado final supone la más idónea de las opciones de ampliación barajadas por su elevado nivel de cumplimiento de los requisitos de diseño establecidos y por su menor impacto ambiental sobre la ciudad de Alicante.

El resultado final del proceso de diseño de la ampliación del Puerto de Alicante supone una nueva dársena abrigada por un dique de principal y un contradique, ambos de tipología en talud, y por un martillo de tipología vertical.



En el recinto que definen estos elementos de abrigo, se proyecta la construcción de un muelle de tipología vertical a base de cajones de hormigón armado dispuestos según dos alineaciones perpendiculares entre sí y que servirá de contención al relleno de las explanadas que conformarán la ampliación del puerto.

Finalmente, y a modo de primera fase del muelle adosado al dique principal, se ejecutará un recinto de vertido mediante caballones de tipología en talud, y que se rellenará con material procedente del dragado del interior de la dársena.

### 1.3.2 Justificación

La nueva dársena ubicada en la zona sur del Puerto, actualmente en construcción, comprende una gran terminal marítima en concesión formada por los muelles 19, 21, 23 y 25. En ella se podrán desarrollar operaciones de todo tipo de tráfico, siendo considerada en su conjunto como una terminal de pasajeros y manipulación de mercancías destinada a realizar la transferencia entre modos de transporte o tránsito marítimo.

A la vista de lo expuesto, siendo la orientación de esta nueva dársena marcadamente polivalente, es imprescindible que las determinaciones urbanísticas que se establezcan sean suficientemente generosas para no coartar el desarrollo del Puerto y versátiles para no entorpecer las actividades específicas que en ella se desarrollarán.



### 1.3.3 Propuesta

La propuesta para la ordenación de esta zona consiste en definir dos tipologías bien diferenciadas en cuanto al uso previsto de la terminal. Así, se prevé destinar una parte de la superficie a una terminal de mercancías en general y otra a una terminal de pasajeros. Más concretamente, la terminal de pasajeros se ubicaría en la dársena formada por los muelle 25 y 23, mientras que la terminal de mercancías en general se ubicaría en la dársena formada por los muelles 19 y 21 y 21 y 23. Por tanto, el muelle 23 podría tener indistintamente cualquiera de los usos comentados anteriormente (pasajeros o mercancías).

El uso hostelero de los muelles 23 y 25 estará vinculado únicamente a la ubicación definitiva de la Terminal Marítima y así se recoge en las ordenanzas.

Las ordenanzas y usos aplicables a cada una de las zonas descritas anteriormente se detallan a continuación.

### 1.3.4 Tramitación procedente

La iniciativa para formular una tercera modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante y Expediente de Homologación Anexo, y por tanto su aprobación inicial y provisional, corresponde a la Autoridad Portuaria de Alicante, que está legitimada para ello en virtud de lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre y Ley 48/2003, de 26 de noviembre de Régimen Económico y Prestación de Servicios de Interés General.

De conformidad con lo establecido en el artículo 38.3 de la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, Reguladora de la Actividad Urbanística, la aprobación definitiva corresponderá a la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana.



## 2. ORDENANZAS, USOS PROPUESTOS Y CONDICIONES PARA LA EXPLOTACIÓN.

### 2.1.1 Ordenanzas propuestas

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	TERMINAL DE PASAJEROS.
SUPERFICIE	-
OCUPACIÓN EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	80%
SUPERFICIE CONSTRUIDA	
En sótano	100%
Sobre rasante	1,20 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8m a intradós
Sobre rasante	12 m
NÚMERO DE PLANTAS	PB+3
RETRANQUEOS	
A linderos	10 m
A cantiles	10 m
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	6 m
USO PRINCIPAL	Industrial. Dotacional servicios terciarios
TIPOLOGÍA	Abierta
CONDICIONES ESTÉTICAS	Según art. 161 y 162 del PGOM
PLAZAS DE APARCAMIENTO	-
OBSERVACIONES	Se exceptúan de los límites de altura 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.

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	TERMINAL DE MERCANCÍAS.
SUPERFICIE	-
OCUPACIÓN EN PLANTA	
En sótano	100%
Sobre rasante	80 %
SUPERFICIE CONSTRUIDA	
En sótano	100%
Sobre rasante	1,20 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
ALTURAS MÁXIMAS	
En sótano	0,8 m a intradós
Sobre rasante	12 m
NÚMERO DE PLANTAS	PB+1 (**)
RETRANQUEOS	
A linderos	10 m
A espaldón dique principal	25 m
A cantiles	15 m (*)
SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS	6 m
USO PRINCIPAL	Industria de almacenaje permitido en las AI, <b>grado 1º</b> , nivel B del PGMO.
TIPOLOGÍA	Abierta
CONDICIONES ESTÉTICAS	Según art. 161 y 162 del PGOM
PLAZAS DE APARCAMIENTO	-
OBSERVACIONES	<p>Se exceptúan de los límites de alturas y número de plantas de las instalaciones técnicas y de almacenaje que se requiriesen para el ejercicio de la actividad, que podrán superar los parámetros indicados en lo que fuere necesario.</p> <p>(*) Se exceptúan las instalaciones especiales previa justificación de la explotación del muelle.</p> <p>(**) Permitted nayas para instalaciones diversas no superándose la altura máxima permitida de 12 metros.</p>

### 2.1.2 Usos propuestos

USOS PROPUESTOS.
AMPLIACIÓN PUERTO. TERMINAL DE PASAJEROS
<b>Muelles 23 y 25.</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>INDUSTRIALES. Logísticos y de almacenaje.</li> <li>COMERCIAL VINCULADO A LA TERMINAL DE PASAJEROS. Todo tipo de actividad comercial, pequeño comercio, mediano comercio y supermercado definido así en el art. 95 del PGMO.</li> <li>OFICINAS. Incluidos en este uso aquellos donde predominen las actividades administrativas o burocráticas de carácter público o privado, vinculadas a la actividad portuaria.</li> <li>HOSTELEROS. En cualquiera de sus tipos. Quedando vinculado únicamente a la ubicación definitiva de la Terminal Marítima.</li> <li>ESTACIONAMIENTOS. En semisótano, en altura y en superficie.</li> </ul>

USOS PROPUESTOS.
AMPLIACIÓN PUERTO. TERMINAL DE MERCANCÍAS.
<b>Muelles 19, 21 y 23.</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (Art. 97).</li> <li>ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (Art. 97).</li> <li>TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (Art. 97).</li> <li>PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (Art. 97).</li> <li>ESTACIONAMIENTO. En semisótano, en altura y en superficie.</li> </ul>

2.1.3 *Condiciones que deberá cumplir el concesionario en el caso de la necesidad de parcelación de distintos tipos de tráfico*

1. Condiciones generales de explotación:

- 1.1. Sistema viario con capacidad adecuada para dar servicio a los usuarios.
- 1.2. Red de ferrocarriles con capacidad adecuada para dar servicio a los usuarios.
- 1.3. Espacio de reserva para servicios portuarios (Estación de transformación, ecoparque, instalaciones fiscales de seguridad, protección, medioambientales, etc.).

2. Zona operativa en el cantil del muelle de ancho a justificar en el caso de uso común de muelles.

3. En el caso de uso exclusivo de muelles o parte de muelles, deberá justificarse la accesibilidad a los mismos.

4. Solicitud de autorización definitiva a la Autoridad Portuaria de Alicante mediante la presentación de un proyecto básico que contemple, entre otros, los siguientes puntos:

- 4.1. Plano de definición de la parcelación.
- 4.2. Redes técnicas.
- 4.3. Seguridad y control de accesos.



#### 2.1.4 Condiciones estéticas.

Todos los elementos técnicos tales como silos, molindas, depósitos cubiertos, tanques de graneles, etc., que superen las alturas máximas establecidas en razón de su funcionalidad, deberán incluir en su proyecto un apartado específico con determinaciones paisajísticas, arquitectónicas y estéticas para su integración en el entorno.

Estas determinaciones serán detalladas en cuanto a texturas, colores, materiales y otros aspectos que garanticen la durabilidad de la obra ante el ambiente marino y, en su caso, las condiciones de mantenimiento.

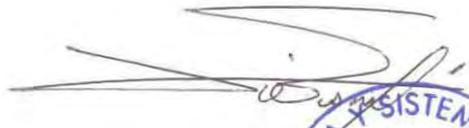


### 3. PLANOS DE ORDENACIÓN.



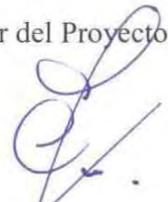
Alicante, Julio 2005.

Autor del Proyecto,

  
XAVIER PASCUAL LORENTE  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
SENER Ingeniería y Sistemas, S.A.

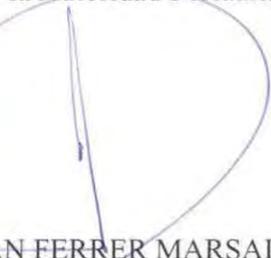


Director del Proyecto,

  
CARLOS J. ELENO CARRETERO  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Jefe del Departamento de Infraestructuras  
Autoridad Portuaria de Alicante



VºBº Director de la Autoridad Portuaria de Alicante,

  
JUAN FERRER MARSAL  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Director General  
Autoridad Portuaria de Alicante



## ANEJO 1: PLANO INFORMATIVO



## ANEJO 2: DOCUMENTOS INFORMATIVOS



## Carta de inicio de la tramitación de la Tercera Modificación Puntual del Plan Especial





# Puerto de Alicante

Autoridad Portuaria de Alicante  
Muelle de Poniente, 11  
03001 ALICANTE

Ilmo. Sr. D. Mariano Navas Gutiérrez  
Presidente del Ente Público Puertos del Estado  
Avda. del Partenón, 10  
28042 MADRID



COPIA

Ref.:IC

Alicante, 23 de diciembre de 2004

**ASUNTO: INFORME SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL PLAN ESPECIAL Y EL PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE ALICANTE**

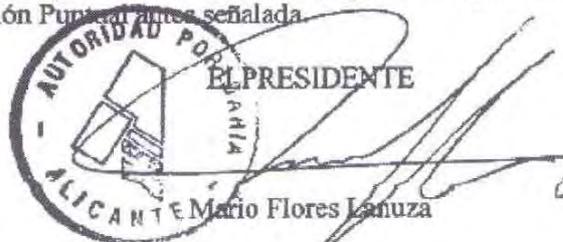
Estimado Presidente:

En contestación al escrito recibido en esta Autoridad Portuaria sobre el asunto de referencia se informa que en junio de 2003, a raíz de la adjudicación del concurso abierto para la ejecución de las obras comprendidas en el "Proyecto Constructivo de la Ampliación del Puerto de Alicante", esta Entidad inició la formulación de la Tercera Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante con el objeto de definir las ordenanzas urbanísticas y usos de las construcciones que se ejecuten en el ámbito de la ampliación así como su conexión con los sistemas generales de transportes terrestres.

Actualmente se continúa estudiando el futuro trazado de viales y redes ferroviarias en la zona portuaria de la ampliación así como su conexión con las redes de transporte terrestre previstos en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante.

El vigente Plan Especial del Puerto de Alicante se aprobó definitivamente el 4 de diciembre de 1992. Posteriormente se han aprobado dos Modificaciones Puntuales del Plan Especial, la Primera con fecha 21 de mayo de 1998, y la Segunda con fechas 21 de junio de 2001 y 11 de marzo de 2002.

El Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria, en sesión celebrada el 17 de diciembre de 2004, acordó autorizar la tramitación del Plan de Usos de los Espacios Portuarios de este puerto y simultáneamente la contratación de una asistencia técnica para la revisión del Plan Especial del Puerto, sin perjuicio de que se siga la tramitación de la Tercera Modificación Puntual antes señalada.



**Publicación en el B.O.E. de la Resolución de 4 de Febrero de 2003  
sobre la D.I.A. de las Obras de Ampliación del Puerto de Alicante**

Iniciativa Cívica de Albacete en favor del trazado Sur del AVE presenta varias alegaciones, destacando que los resultados del estudio de impacto ambiental aconsejan el corredor Sur u opción C, desaconsejando las alternativas A y D por su impacto ambiental crítico, así como las soluciones B y E que aumentan significativamente el impacto global con respecto a la C. Proponen estudiar las comunicaciones de Toledo con Madrid y Albacete, ventaja potencial de la solución C. Destaca la incidencia del trazado D en la ribera del río Júcar. Incluye numerosas alegaciones de particulares apoyando el trazado sur del AVE.

La mayor parte de las alegaciones de particulares se centran en la conveniencia de la opción C o de las opciones que pasan por Cuenca (A y D). La mayor parte de alegaciones a favor de la alternativa Sur se canalizan a través de Iniciativa Cívica de Albacete, existiendo además de ellas otras 113 alegaciones en la misma línea. A favor de las opciones A, D o ambas (al paso por Cuenca) se presentan cerca de 17.500 alegaciones, canalizadas a través de distintas vías. Asimismo, 8.928 alegaciones consideran que existen anomalías en el estudio informativo, como cálculos incorrectos de tiempos de viaje, de demanda o captación de viajeros o presupuestarios, que perjudican a las alternativas que pasan por Cuenca en favor de la solución Sur o C. En 26 alegaciones se señala la afección de la opción C a humedales protegidos.

### 3692

*RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Ampliación del Puerto de Alicante», de la Autoridad Portuaria de Alicante.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, el Ente Público Puertos del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 2 de noviembre de 2001.

Recibida la referida memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y al órgano ambiental de la Generalitat Valenciana, así como también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 25 de marzo de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Alicante las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recoge en el anexo I.

Posteriormente fueron elaborados por la Autoridad Portuaria de Alicante el Estudio de Impacto Ambiental y el Anteproyecto Constructivo del proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» en los que se introdujeron ciertas modificaciones respecto del proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» presentado en la memoria resumen. Ambos documentos fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 184, de fecha 2 de agosto de 2002, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Así mismo, se publicaron sendos anuncios en diarios locales de Alicante, con fechas 3 y 6 de agosto respectivamente.

Las modificaciones citadas consisten, básicamente, en la construcción de un contradique, un recinto de vertido y dos duques de alba, no previstos anteriormente, el cambio de alineación de los muelles 19 y 21 y el aumento de la longitud de los mismos y la modificación de la alineación y tipología

constructiva del dique de abrigo, así como el aumento de su longitud en casi el doble, dejando con ello de tener el carácter provisional que se le atribuía en la memoria resumen. Así mismo, el volumen de dragado es del orden de un 25 por 100 mayor. Dado que todas estas modificaciones han sido convenientemente estudiadas en el Estudio de Impacto Ambiental, que se han tenido en cuenta en el mismo las recomendaciones y sugerencias indicadas en las contestaciones a la memoria resumen y que la ubicación del proyecto no ha cambiado substancialmente, esta Secretaría General, considera que, pese a las modificaciones introducidas, las consultas realizadas sobre el proyecto «Creación de los muelles 19 y 21 y del dique de abrigo provisional» son perfectamente extrapolables al proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de octubre de 2002, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el Anteproyecto Constructivo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de Información Pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto Ampliación del puerto de Alicante se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Durante el período de Información Pública no se presentó ninguna alegación.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto Ampliación del puerto de Alicante, de la Autoridad Portuaria de Alicante.

#### Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que el proyecto Ampliación del puerto de Alicante es ambientalmente viable, cumpliendo las siguientes condiciones:

##### 1. Relleno de explanadas. Materiales de cantera.

Previamente al inicio de los rellenos deberán haberse completado los cierres perimetrales de la futura explanada y del recinto de vertido, así como los cierres provisionales previstos en el proyecto. Dichos cierres deberán evitar, en la medida de lo posible, la fuga de material fino, por lo que el núcleo de todo uno de los cierres en talud tendrá unas características geotécnicas que le confieran la suficiente impermeabilidad para retener este tipo de materiales y las juntas entre los cajones que conforman los muelles números 19 y 21 deberán sellarse antes del inicio de los rellenos. En caso de que por las características del todo uno o del tipo de sellado de los cajones, se prevea que pueden existir fugas de material fino que enturbien significativamente las aguas del LIC «Isla de Tabarca», se dispondrán láminas de geotextil en el trasdosado de estos cierres cuyo tamaño de poro será, al menos, de 150 micras.

Dado que una buena parte de los rellenos se va a realizar por medios hidráulicos, se dispondrán los aliviaderos que se estime preciso, en función del caudal aportado, con objeto de evacuar el agua sobrante. Dichos aliviaderos se colocarán de tal forma que los tiempos de detención en el interior de los recintos formados sean los mayores posibles, favoreciendo así la máxima decantación de los sólidos vertidos.

El resto de materiales necesarios para los rellenos y para la construcción de las demás infraestructuras proyectadas (todo-uno, escollera y áridos para hormigón) procederán de canteras en funcionamiento debidamente autorizadas. La apertura de nuevas canteras, si ello fuese necesario, para la obtención de materiales de construcción, se llevará a cabo contando con los permisos y autorizaciones determinados por los órganos competentes de la Generalitat Valenciana.

##### 2. Dinámica litoral. Playa de San Gabriel y conducción-aliviadero de la EDAR.

Según se indica en el punto 4.4 de la memoria del estudio de impacto ambiental y, más concretamente, en su anejo I «Estudio de dinámica litoral», la construcción de la obra proyectada no supondrá una afección significativa sobre las playas del Carabassí, de Arenales del Sol, del Altlet y del Saladar, por encontrarse demasiado al sur de la actuación. Sin embar-

go, la playa denominada en el estudio «San Gabriel», situada inmediatamente al sur del barranco de las Ovejas y justo enfrente de la barrada del mismo nombre, sufriría una fuerte acreción si existe suficiente aporte de arenas. Dicha acreción, en caso de producirse, podría llegar a aterrizar la desembocadura del barranco de las Ovejas y la bocana de la dársena pesquera.

Con objeto de evaluar la intensidad de esta afección, se realizará una batimetría inicial de detalle mediante la que se defina la configuración en planta y el perfil actual de la playa de San Gabriel. Una vez finalizado el dique de abrigo, se realizarán los controles batimétricos señalados en el programa de vigilancia ambiental especificado en la condición 8 de la presente declaración. Si, como consecuencia de estos controles, se constata una acreción significativa de la playa de San Gabriel, tanto en planta como en perfil, se deberá realizar un proyecto de trasvase de arenas similar al indicado en el anejo 1 del estudio de impacto ambiental. Dicho proyecto deberá contar con la aprobación de la Dirección General de Costas. En cualquier caso, si se llegara a detectar el aterramiento de la desembocadura del barranco de las Ovejas en tal medida que se redujera significativamente su sección hidráulica, se procedería, de forma inmediata, al dragado de dicha zona, dado el régimen torrencial de la cuenca de dicho barranco. Del mismo modo, si se detectara el aterramiento (por causas atribuibles al proyecto) de la zona de difusores de la conducción-aliviadero de la EDAR «Rincón de León» se procedería de igual forma.

### 3. Afección al Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Isla de Tabarca».

Aunque las obras proyectadas, junto con las medidas correctoras propuestas, no suponen ninguna afección a los valores ecológicos del LIC «Isla de Tabarca», se recomienda que se tomen las medidas y se realicen los controles citados a continuación:

En el anejo «Planos» (planos 17 a 21, ambos inclusive), del estudio de impacto ambiental, se observa que el talud del morro del dique de abrigo sobrepasa el límite del LIC en una extensión pequeña pero no cuantificada. Dado que se trata de un hábitat prioritario esta ocupación no debería llevarse a cabo, por lo que, en el proyecto constructivo, el dique de abrigo deberá diseñarse de tal forma que la parte más exterior de la base del talud quede retranqueada del límite de dicho LIC. La longitud (distancia) de este retranqueo será suficiente como para asegurar que no se invade el del LIC. No se considera necesario establecer una banda de protección entre el LIC y la base del talud del dique, dada la inexistencia de praderas de Posidonia oceánica en ésta zona y el tipo de material que conforma dicho talud.

Por otra parte, en previsión de que se alcancen altos valores de turbidez en las aguas marítimas del LIC como consecuencia de las operaciones de dragado, o de cualquier otra que pueda generar altos niveles de turbidez, se deberá disponer de las cortinas o pantallas antiturbidez indicadas en el capítulo 9 del estudio de impacto ambiental. Dichas cortinas deberán tener una longitud y profundidad y una altura de flotadores, que sean suficientes para retener dentro de la dársena la mayoría de los sólidos en suspensión, y los paños de geotextil deberán estar cosidos entre sí. La utilización de dichas cortinas queda supeditada a los controles que se realicen durante el programa de vigilancia ambiental señalado en la condición 8.

### 4. Planificación de las obras.

Conforme se indica en el capítulo 9 del estudio de impacto ambiental, las distintas actuaciones del proyecto se planificarán con objeto de respetar las épocas de mayor fragilidad ecológica y de utilización del caladero. Dado que el mayor impacto previsible sobre estos aspectos ambientales y socioeconómicos es el aumento de turbidez de las aguas, las operaciones de dragado, sobre todo de la dársena y del canal de acceso, se realizarán preferentemente de junio a noviembre. También se tendrán en cuenta la dirección e intensidad de las corrientes durante estas operaciones, de tal forma que cuando éstas sean superiores a un nudo y en dirección al LIC, se utilicen las cortinas antiturbidez indicadas en la condición anterior. Si ello no es posible, deberán suspenderse las operaciones de dragado, siempre y cuando se superen los valores de turbidez fijados en la condición 8.

### 5. Ruidos e iluminación.

Antes del inicio de las obras deberá realizarse una campaña de medición del ruido en las inmediaciones de las viviendas más cercanas a la actuación. Para la elección del punto de medida se tendrá en cuenta, además de cercanía a la actuación, la proximidad a la ruta seguida por el tren de camiones, en especial la existencia de cruces, rotondas o semáforos.

Por otra parte, aunque no se espera contaminación luminosa significativa en las viviendas más cercanas a la futura explanada, debido a

la gran distancia que las separa y a que actualmente existe una columna de alumbrado municipal de características similares a las proyectadas y muy próxima a un grupo de viviendas de la zona, se recomienda que, una vez instaladas las columnas de alumbrado indicadas en el punto 6.7.5 de la memoria del anteproyecto, se compruebe la intensidad lumínica que incide sobre las viviendas más próximas a la explanada, no debiéndose observar la incidencia de luz directa. En caso negativo se reorientarían los focos o se colocarían deflectores en los mismos.

### 6. Calidad de las aguas.

Antes del inicio de las obras se realizarán campañas oceanográficas con el objeto de establecer las condiciones iniciales de las aguas del entorno, especialmente las de la zona del LIC más próxima a la actuación. Dado que el establecimiento de estas condiciones iniciales está sujeta a cierto margen de incertidumbre, debido a la naturaleza de las masas de agua, las condiciones meteorológicas y los ciclos biológicos, se recomienda que tanto el número de campañas como la época de realización de las mismas tenga en cuenta los factores mencionados. Así mismo, los datos de campo obtenidos, se cotejarán con los valores bibliográficos disponibles para la zona de actuación. Los parámetros a determinar serán, como mínimo, los siguientes: Sólidos en suspensión, turbidez, profundidad del disco de Secchi, oxígeno disuelto y salinidad.

Durante la fase de construcción se llevarán a cabo las medidas y controles establecidos a estos efectos en el programa de vigilancia ambiental, indicado en la condición 8. En la fase de explotación de las nuevas instalaciones portuarias, se dispondrá de los medios e instalaciones precisos para la limpieza de las aguas del puerto y recogida de desechos procedentes de buques, de manera que se cumpla con lo dispuesto en la normativa internacional vigente sobre contaminación marina.

### 7. Red de saneamiento y drenaje.

Si se instalara una red de saneamiento para dar servicio a las futuras instalaciones y concesiones de la explanada, ésta deberá conectarse a la red de alcantarillado municipal. Las aguas residuales recogidas por esta red deberán cumplir con las ordenanzas municipales, especialmente en lo que se refiere a salinidad y sólidos en suspensión.

La red de drenaje diseñada para la recogida de aguas pluviales deberá disponer, además de los desengrasadores señalados en el punto 6.7.4 del anteproyecto, de un pozo de decantación de gruesos por cada uno de los colectores de evacuación de éstas aguas al mar. Dichos pozos tienen la función de reducir las emisiones de materiales sólidos al mar, por lo que en su diseño deberán contemplarse los factores hidráulicos junto con el tamaño de partícula.

### 8. Gestión de residuos.

Además de cumplir con lo especificado en el punto 9 del estudio de impacto ambiental en lo referente a la gestión de residuos sólidos y líquidos generados durante las fases de construcción y explotación, en el punto 6.7.3 del anteproyecto se indica que se eliminará el pavimento provisional de la explanada consistente en una mezcla bituminosa y un volumen aproximado de 11.700 metros cúbicos. El vertido de estos materiales deberá realizarse en vertedero autorizado para este tipo de residuos o, en su caso, en el interior del recinto adosado al dique de abrigo o cualquier otro relleno portuario en el que se garantice que este material queda debidamente confinado.

Para el vertido al mar de los materiales dragados que no sean utilizados como relleno de la explanada o vertidos en el recinto señalado antes o, en general, fuera de la zona interior de las aguas del puerto, se deberá contar con los informes y autorizaciones pertinentes.

### 9. Programa de vigilancia ambiental.

Se deberá elaborar un programa de vigilancia ambiental a corto y largo cuyo contenido básico será el descrito en el punto 10.2 del estudio de impacto ambiental. En este programa se especificarán con suficiente grado de detalle la posición de las estaciones y profundidades de muestreo, la frecuencia de las medidas y los parámetros a determinar.

Además del contenido básico citado, el programa de vigilancia ambiental deberá contemplar los aspectos que se mencionan a continuación.

Seguimiento de la playa de San Gabriel y su entorno. Según lo indicado en la condición 2 se realizarán controles batimétricos sobre la playa de San Gabriel. Dichos controles se iniciarán a partir de que se haya finalizado la construcción del dique de abrigo y tendrán una periodicidad semestral. Los perfiles batimétricos se realizarán durante los tres años siguientes a la finalización de la obra. Si durante estos controles se detectara la acreción de la playa predicha en el estudio de impacto ambiental, la Autoridad Portuaria de Alicante elaborará y ejecutará el proyecto de trasvase

de arenas indicado en la condición 2. En cualquier caso, si estos controles batimétricos muestran alguna incidencia negativa sobre la estabilidad de la playa, los aterramientos del barranco de las Ovejas o de la zona de difusores de la conducción-aliviadero de la EDAR «Rincón de León», atribuibles a las obras de ampliación del puerto, la Autoridad Portuaria de Alicante llevará a cabo las actuaciones precisas para corregir dichas incidencias, tal y como se indicó en la condición 2. Cualquier actuación a este respecto deberá contar con la aprobación de la Dirección General de Costas.

Ruido y contaminación luminosa. Se deberá definir el número, situación y tipo de sensores que se instalarán para la medición de los ruidos. Dichos sensores serán del mismo tipo y se ubicarán en la misma situación que la utilizada en la campaña preoperacional indicada en la condición 5. Si durante estos controles se detecta que los niveles sonoros debidos a alguna actividad relacionada con esta obra portuaria son superiores a 65 dB (A), se tomarán las medidas correctoras necesarias tales como la limitación de la circulación de camiones a una determinada franja horaria o la instalación de pantallas amortiguadoras.

Una vez colocadas las columnas de alumbrado, se inspeccionará la incidencia luminosa sobre las viviendas más próximas, según se señala en la condición 5.

Calidad del agua. Las estaciones de muestreo se repartirán siguiendo el contorno del LIC más cercano a la actuación. Para la situación exacta de estas estaciones se procurará que se ubiquen en la vertical de los fondos mejor conservados del LIC pero a una distancia no superior a los 200 metros del límite del mismo. El número de estas estaciones será, como mínimo, de cuatro, y se determinarán, al menos, los parámetros establecidos en la condición 6 a dos profundidades (cerca de la superficie y del fondo respectivamente).

Dado que, para este proyecto, las medidas más representativas de las afecciones al medio marino son las relacionadas con la turbidez de las aguas, se propone que, durante las operaciones de dragado, se realicen determinaciones de estos parámetros (sólidos en suspensión, turbidez y disco de Secchi) con una frecuencia semanal. Para el resto de parámetros la frecuencia mínima será de un mes.

El valor límite para los sólidos en suspensión se establece en el 30 por ciento de los valores de referencia calculados según la condición 6. Para aplicar este valor se considerará la media aritmética de las concentraciones obtenidas en todas las estaciones en dos muestreos consecutivos. Este valor límite es el referido en las condiciones 3 y 4.

Deposición de finos sobre el bentos del LIC. Dada la cercanía de la obra al LIC «Isla de Tabarca», se estima conveniente que el programa de vigilancia ambiental incluya un seguimiento de la tasa de sedimentación sobre esa zona en concreto. Para ello, se dispondrán trampas de sedimento en aquellas áreas del LIC mejor conservadas pero que no disten más de 500 metros de los límites exteriores del proyecto. La altura de estas trampas de sedimento, medida desde el fondo a la boca de las mismas, no deberá ser superior a dos metros.

Seguimiento de la evolución del LIC. A partir del inicio de las obras hasta tres años después de finalizadas las mismas, se realizarán controles submarinos periódicos acerca del estado de conservación de aquella zona del LIC más cercana a la actuación. Dichos controles tendrán una frecuencia anual y consistirán en la inspección de la cobertura de pradera y densidad de haces por unidad de superficie, de forma similar a como se ha realizado en el estudio de impacto ambiental. El área a controlar será, como mínimo, la comprendida entre las siguientes coordenadas UTM: A) 719000N 4245000E; B) 720000N 4245000E; C) 719000N 4244000E y D) 720000N 4244000E. Los resultados obtenidos en cada uno de estos controles anuales serán remitidos al órgano competente (la Dirección General de Planificación y Gestión del Medio) de la Generalitat Valenciana y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

Medida de corrientes. Durante las operaciones de dragado, se medirán las corrientes existentes, con objeto de determinar su intensidad y dirección de acuerdo con la condición 4.

Director Ambiental. La Autoridad Portuaria de Alicante, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, nombrará un «Director Ambiental de Obra» que sin perjuicio de las funciones atribuidas al Director facultativo de las obras en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilice de la aplicación de las medidas correctoras y protectoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

#### 10. Documentación adicional.

La Autoridad Portuaria de Alicante remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras,

un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación, el compromiso de ejecutar antes del inicio de las obras los estudios y documentos establecidos en esta Declaración de Impacto Ambiental junto con la partida alzada correspondiente, además de los expresamente indicados en el Estudio de Impacto Ambiental.

Los estudios y documentos referidos son los siguientes:

Batimetría inicial de la playa de San Gabriel, citada en la condición 2.  
Medición del ruido en las viviendas más cercanas a la actuación con anterioridad al inicio de las obras, según la condición 5.

Estudio de las concentraciones de los parámetros indicados en la condición 6 existentes en las aguas de la zona de actuación antes del inicio de las obras.

Programa de vigilancia ambiental, detallado en la condición 9.

Por otra parte, antes del inicio de las operaciones de dragado o de relleno deberá disponerse de las cortinas antiturbidez señaladas en la condición 3.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 4 de febrero de 2003.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

### ANEXO I

#### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (MIMAM) .....	—
Dirección General de Costas (MIMAM) .....	X
Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) .....	X
Dirección General de la Marina Mercante (M. Fomento) .....	X
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental (Generalitat Valenciana) .....	—
Dirección General de Pesca y Comercializ. Agraria (Generalitat Valenciana) .....	X
Dirección General de Patrimonio Histórico (Generalitat Valenciana) .....	X
Dirección General de Planif. y Gestión del Medio (Generalitat Valenciana) .....	X
Instituto Español de Oceanografía (MCYT) .....	X
Dpto. de Ciencias del Medio Ambiente (Universidad De Alicante) .....	—
Ayuntamiento de Alicante .....	X
Cofradía de Pescadores de Alicante .....	—
Ecologistas en acción .....	—
Greenpeace .....	—
Xoriguer Grupo Naturalista y Ecologista .....	—

El contenido ambiental significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Costas indica que de los planos incluidos en la memoria resumen parece deducirse que los nuevos muelles no afectarán a la dinámica de sedimentos de la zona de dominio público marítimo-terrestre. Respecto al dique provisional, indica que es importante definir la situación final de dicho dique con el objeto de que sea compatible con la creación de una playa al sur de éste y poder así realizar una gestión integral de los recursos costeros. A este respecto, considera que los trámites previstos en el Real Decreto 1131/1988, deben realizarse para el conjunto del desarrollo portuario y no para las obras previstas.

La Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima (MAPA) comunica que no hace alegaciones al proyecto.

La Dirección General de la Marina Mercante suscribe el informe realizado por el Capitán Marítimo de Alicante. El citado informe indica que el proyecto es respetuoso con el medio ambiente y que el vertido de los materiales de dragado, se ha resuelto favorablemente al tener prevista su utilización como relleno del trasdós. No obstante, indica que en caso de que por cualquier causa fuese necesario verter dragados al mar abierto, se requerirían informes favorables de las Consejerías de Agricultura, Pesca y Alimentación y de la de Medio Ambiente, así como del Servicio Provincial

de Costas de Alicante y señala, como sugerencia, las coordenadas de una zona propuesta por el CEDEX que ha sido utilizada recientemente como zona de vertido.

La Dirección General de Pesca y Comercialización Agraria de la Generalitat Valenciana, adjunta un informe elaborado por el Técnico del Servicio de Pesca Marítima. Este informe indica la existencia de poblamientos de Posidonia oceánica, por lo que en el estudio de impacto ambiental se deben caracterizar las comunidades biológicas asentadas en los fondos a ocupar por la obra y su zona circundante. Así mismo, señala que deberían caracterizarse los materiales a dragar ya que, según un estudio que se cita, los fondos de la zona portuaria están altamente contaminados.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Generalitat Valenciana, adjunta un informe elaborado por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental. En este informe se señalan las siguientes recomendaciones: a pesar de que el emplazamiento de las obras no ocupa ninguna zona de especial protección, debería exigirse un estudio arqueológico y el correspondiente informe favorable de la Dirección General de Patrimonio; dada la relativa proximidad del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Isla de Tabarca», caracterizado por las praderas de fanerógamas marinas, los estudios de caracterización bionómica y de dinámica litoral que se mencionan en la memoria resumen deberían realizarse, respectivamente, sobre un área suficientemente extensa y teniendo en cuenta las repercusiones del transporte litoral sobre las zonas costeras del LIC; las operaciones de dragado y relleno se realizarán con los medios que originen la menor turbidez posible y se deberá asegurar un destino adecuado para los materiales de dragado que no vayan a ser utilizados en el relleno; debe mantenerse la dirección del canal de acceso que figura en el plano de la memoria resumen y no la dirección sur que se indica en el texto de la misma, ya que la dirección del plano es la que menos afecta al LIC por el tráfico portuario; los materiales de escollera y de relleno deberán proceder de canteras legalmente autorizadas y podrán utilizarse residuos sólidos inertes; durante la fase de funcionamiento se tendrá en cuenta el suministro de agua y luz y la conexión a la red de alcantarillado así como los sistemas de recogida de residuos.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Generalitat Valenciana emite el correspondiente informe vinculante en el que indica que, desde el punto de vista arqueológico, el proyecto cumple con la legislación vigente y que el patrimonio arquitectónico no se encuentra afectado por la obra, por lo que el citado informe es favorable a efectos patrimoniales.

El Instituto Español de Oceanografía (MCT) señala que no tienen sugerencias que añadir al contenido de la memoria resumen.

El Ayuntamiento de Alicante, a través del Departamento de Medio Ambiente, emite un informe en el que indica que los aspectos ambientales a desarrollar en el estudio de impacto ambiental parecen correctos y suficientes como para garantizar la necesaria prevención del deterioro medioambiental de la zona de actuación. No obstante, solicita que se lleve a cabo el seguimiento y control de todo tipo de vertidos, especialmente los que se efectúen en la red de alcantarillado, los cuales deben cumplir con las ordenanzas municipales en cuanto a salinidad y sólidos en suspensión. También considera que las medidas preventivas y correctoras propuestas garantizan una minimización del impacto ambiental. Sin embargo entienden muy necesario la compatibilidad de la obra con el LIC «Isla de Tabarca» por lo que adjunta una copia de los límites y características del mismo para que sirva de orientación al equipo redactor.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

Las obras vienen justificadas por la continua preocupación de la Autoridad Portuaria de Alicante en mantenerse dentro de los primeros puertos españoles en servicio, calidad y modernidad. El tráfico de contenedores, el de ro-ro y el de pasajeros son las principales actividades potenciadas, así como la integración puerto-ciudad que está suponiendo la implantación de espacios comerciales en lo antes fueron terrenos con actividad portuaria.

Las obras proyectadas suponen un desplazamiento hacia el sur de las actuales instalaciones portuarias y consisten, en síntesis, en la construcción de una nueva dársena formada por sendos muelles de unos 520 y 300 metros de longitud respectivamente, más dos duques de alba que conforman otro atraque de 200 metros de longitud. El conjunto de la dársena está protegido mediante un dique de abrigo de 1.200 metros y un contradique de 490 metros. También está prevista la creación de una explanada en el trasdós de los citados muelles de unas 25 hectáreas de superficie

la construcción de un recinto de vertido para los materiales dragados o aptos para el relleno. El volumen de dragado previsto, se estima en 1.800.000 metros cúbicos, de los cuales unos 150.000 metros cúbicos corresponden al canal de acceso y los restantes 1.650.000 metros cúbicos a

dársena y zanjas de cimentación. Prácticamente todos los materiales serán utilizados como relleno en la propia obra.

Los usos previstos de la explanada son: mercancía general, graneles sólidos y pasajeros.

Las principales actuaciones que comprende el conjunto del proyecto se describen a continuación:

**Obras de abrigo.** Las obras de abrigo son el dique, el contradique y el martillo. Las tipologías estructurales del dique y contradique son básicamente iguales y consisten en núcleos de todo uno en talud, con pendientes que oscilan entre 2H:1V y 4H:3V, protegidos por escollera en el lado interior y por bloques de hormigón en el lado expuesto. Tanto el contradique como los primeros 918 metros del dique están coronados por sendos espaldones de hormigón en masa con cotas máximas de coronación que oscilan entre +5,00 y +7,50 metros, respectivamente. Los últimos 209 metros del dique se han diseñado como «rebables» por lo que la protección en el lado interior, o lado menos expuesto, se ha proyectado con un manto de bloques de hormigón. El martillo se sitúa perpendicular al dique, aunque no arranca directamente de él sino de un recinto que se describe más adelante, y está formado por cuatro cajones cimentados sobre banqueta de escollera con una longitud de 143 metros. Sobre los cajones se proyectan dos bloques de hormigón en masa a modo de espaldón coronados a la cota +3,30 metros. La tipología de este martillo responde a la necesidad de reflotarlo en posteriores ampliaciones del puerto y más concretamente, cuando se construya el muelle adosado al recinto mencionado antes.

**Muelles y atraques.** En el interior de la dársena formada por las obras de defensa descritas, se proyecta la construcción de dos muelles en ángulo obtuso, atraques para tráfico ro-ro y duques de alba. Los muelles, denominados número 21 y número 19, tienen una longitud de 521 y 373 metros respectivamente y serán construidos mediante cajones de hormigón armado de 15 metros de puntal, cimentados a la cota -14,00 metros sobre banqueta de escollera. Los atraques ro-ro se proyectan en el extremo sur de la línea de atraque del muelle número 21. El acceso de los buques a una de las rampas ro-ro se efectuará desde el propio muelle número 21, mientras que para el acceso a la otra rampa será preciso construir dos duques de alba paralelos al contradique y a suficiente distancia del mismo para obtener el calado suficiente sin que se afecte la estabilidad del talud del contradique. Según el plano que se adjunta, estos duques de alba constituyen el muelle número 23.

**Recintos y rellenos.** Se proyectan una explanada y un recinto. La explanada quedará situada detrás de los muelles mencionados antes y tendrá una superficie de unos de 233.700 metros cuadrados. Los límites de esta superficie están formados por el lado de tierra del puerto, los muelles números 19 y 21, uno de los cierres de la otra explanada, parte del contradique y una pequeña mota de cierre que se construirá entre el contradique y las rampas ro-ro. El material de relleno que se utilizará para esta explanada será el material de dragado aprovechable geotécnicamente y material de cantera. El recinto, de unos 880 metros de longitud y 110 de anchura, irá adosado longitudinalmente al dique de abrigo. Inicialmente, este recinto se proyecta como lugar de vertido para los materiales de dragado de baja calidad geotécnica, con una capacidad para 1,2 millones de metros cúbicos aproximadamente. Las motas de cierre serán del tipo dique en talud. La colmatación y utilización de este recinto no está prevista en el proyecto, así como tampoco lo está la construcción un futuro muelle que irá adosado al mismo, cuando se termine de rellenar y se consoliden los materiales vertidos.

**Dragados.** Se utilizará una draga de succión y el vertido al interior de la explanada y del recinto se realizará mediante descarga por tubería.

El dragado de los aproximadamente 1,8 millones de metros cúbicos se reparte entre tres zonas de dragado; dársena, cimentación y canal de acceso. El dragado de la dársena se realizará hasta alcanzar la cota -14,00 metros en una superficie de unos 320.000 metros cuadrados; en una franja adosada al contradique, donde se prevé la colocación de los duques de alba, el dragado se realizará hasta la cota -12,00 metros. Los dragados de cimentación se reducen a las zanjas donde irán los cajones de hormigón, es decir, los muelles número 19 y 21 y el martillo; a falta del estudio geotécnico de detalle el dragado será a la cota -16,00 metros. El canal de navegación de entrada a la dársena se realizará hasta la cota -14 metros y tendrá una anchura de 180,00 metros. Prácticamente todo el material de dragado se reutilizará como relleno, ya sea de la explanada o del recinto. Se estima que entre un 35 y un 50 por ciento tendrá una calidad geotécnica suficiente para utilizarlo en la explanada, mientras que el restante se verterá en el recinto adosado al dique de abrigo. Por otra parte, en el capítulo 5 del estudio de impacto ambiental se aconseja que los sedimentos con mayor contenido en materia orgánica se viertan mar adentro, proponiendo la misma zona que la estudiada por el CEDEX y considerada como adecuada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Red de drenaje. La capa superior de la explanada, se pavimentará de forma provisional con mezcla bituminosa de 5 centímetros de espesor. Cuando se halla producido al menos un 97 por 100 de la consolidación del terreno, se eliminará dicha capa y se ejecutará la definitiva a base de hormigón vibrado. La pendiente de la capa provisional será del 0,25 por 100 con caída hacia la dársena para evacuar las aguas pluviales. En los puntos bajos se instalarán canaletas para la recogida de dichas aguas. La red definitiva de drenaje se ejecutará simultáneamente con las obras de pavimentación definitiva. Consistirá básicamente en una serie de canaletas protegidas con rejilla en toda su longitud, que discurren paralelas al cantil de los muelles, y conectadas a colectores subterráneos, los cuales vierten directamente a la dársena en tres puntos: tras la rampa ro-ro, en la esquina de los muelles número 21 y 19 y en el extremo de levante de este último. En los cruces de las canaletas se dispondrán arquetas con los correspondientes desengrasadores.

Otras obras. Dentro del proyecto, está prevista la instalación de las redes de abastecimiento de agua potable, contraincendio y eléctrica, la iluminación de la explanada y del vial del dique de abrigo, así como el balizamiento reglamentario de la bocana y de los duques de alba. La red de abastecimiento de agua potable tiene como función suministrar agua a los buques, para lo cual se canaliza el agua desde la red existente en el puerto, hasta las tomas situadas cada 50 metros en el cantil de todos los muelles. La red contra incendios está conectada con la red exterior, y cuenta con un grupo de presión capaz de elevar la presión inicial de cinco atmósferas a las nueve atmósferas necesarias. Las tomas de agua se ubican cada 50 metros siguiendo el contorno de la explanada, incluidos los duques de alba. La potencia de la instalación eléctrica prevista es de 1.509 kilovatios y se han proyectado cinco centros de transformación con objeto de reducir la sección del cableado. La iluminación de la explanada se realizará mediante columnas de 30 metros de altura y proyectores de 1.000 vatios con una iluminación a nivel del suelo de 25 lux.

Plazos de ejecución y proceso constructivo. El plazo de ejecución previsto para la totalidad de las obras es de cuarenta y dos meses. Cualquier operación de relleno o vertido a recinto se efectuará una vez que estén cerrados los recintos, construyendo motas provisionales de cierre en el caso de que no estén finalizadas las correspondientes obras. Las etapas consecutivas que se llevarán a cabo son la construcción del dique de abrigo y la mota de cierre del recinto de vertido adosado al mismo. Cuando esté suficientemente avanzado el dique de abrigo se comenzarán a construir el contradique y el martillo. El plazo de ésta primera fase es de un año y medio aproximadamente. En la segunda etapa se comienza por el dragado de la dársena con objeto de que el cajonero pueda trabajar en condiciones óptimas. El material dragado se selecciona directamente en cántara para decidir si se vierte en el recinto de vertido o como relleno de la explanada. Posteriormente se construyen los muelles números 19 y 21 y la rampa ro-ro. El plazo de ésta segunda fase es de un año aproximadamente. La tercera etapa, de una duración aproximada de un año, consiste en el relleno de la explanada principal y las obras auxiliares (agua, electricidad, pavimentación, etc.). Simultáneamente se construirán los duques de alba.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental, realiza una descripción de las cuatro alternativas consideradas y analiza las diferentes acciones del proyecto identificando y evaluando los previsibles impactos ambientales, tanto sobre el medio físico y el medio biótico como sobre los factores socioeconómicos. Por último, propone una serie de medidas preventivas y correctoras y esboza un programa de vigilancia ambiental.

Espacios naturales cercanos a la zona de actuación:

La obra proyectada limita al sur y al este con el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Isla de Tabarca» de código ES52130024, uno de cuyos principales valores ambientales reside en las praderas de la fanerógama marina Posidonia oceánica, hábitat prioritario que ocupa el 60 por 100 del LIC. La superficie total del LIC es de 14.550 hectáreas, la mayor parte de zona marina, aunque contiene dos zonas húmedas ligadas al medio litoral; el Bassans-Clot de Galvany y el saladar de Aigue Amarga.

Al norte y al sur de la actuación, aunque suficientemente alejados, se encuentran los LIC's «Cap de l'Horta» y «Cabo Roig» respectivamente.

Estudio de alternativas:

Se han estudiado cuatro alternativas, todas ellas emplazadas en la misma zona portuaria y con los mismos elementos (obras de abrigo, explanada, dos muelles y recinto de vertido) aunque difieren fundamentalmente en

la configuración de las obras de abrigo, ubicación del recinto de vertido y superficie de dársena abrigada.

Las alternativas estudiadas son las siguientes:

Alternativa 1. La alternativa 1 original se modificó debido a que no ofrecía suficiente superficie para la maniobra de reviro de los buques. En la alternativa 1 modificada, el dique de abrigo, dotado de martillo, arranca del muelle situado más al este y el recinto de vertido se encuentra adosado al dique de la actual dársena pesquera. La superficie de dársena abrigada es de 244.300 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 2.101.320 metros cúbicos y el de relleno de 1.178.589 metros cúbicos.

Alternativa 2. En esta alternativa el dique de abrigo es una prolongación del dique de abrigo actual del puerto de Alicante y el recinto de vertido se encuentra adosado al dique de la actual dársena pesquera, aunque con una geometría menos alargada que en la alternativa anterior. La superficie de dársena abrigada es de 222.340 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 1.678.602 metros cúbicos y el de relleno de 1.250.150 metros cúbicos.

Alternativa 3. Esta alternativa presenta una configuración del dique de abrigo similar a la alternativa 1 modificada, pero arrancando más hacia el noreste con lo que la superficie abrigada es sensiblemente mayor. El recinto de vertido se construye adosado al dique de abrigo proyectado, con una geometría sensiblemente alargada. La superficie de dársena abrigada es de 326.500 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 2.104.912 metros cúbicos y el de relleno de 1.871.574 metros cúbicos.

Alternativa 4. La configuración del dique de abrigo de esta alternativa es radicalmente distinta a las anteriores y de mucha mayor longitud. El dique arranca del morro del actual dique de abrigo de la dársena pesquera con una alineación hacia mar abierto para luego alinearse paralelo a costa salvando el actual dique de abrigo del puerto. El recinto de vertido se construye adosado al dique de abrigo de la dársena pesquera, es decir, de forma similar a las dos primeras alternativas. La superficie de dársena abrigada es muy pequeña en relación con la magnitud de la obra, de 132.000 metros cuadrados, el volumen de dragado es de 1.226.964 metros cúbicos y el de relleno de 1.395.019 metros cúbicos.

La alternativa 4 se ha descartado por su elevado impacto sobre el medio. De las tres alternativas restantes, aún teniendo un similar coste económico, se descartan la alternativa 1, por presentar unas características operativas del atraque ro-ro cercanas al límite impuesto por la ROM 3.1 (Recomendación de Obra Marítima), y la alternativa 2, por la incertidumbre que presenta acerca del riesgo de resonancia del oleaje en el interior de la dársena. La alternativa elegida es la 3 debido a que además de no tener los inconvenientes descritos, presenta la mejor relación entre inversión e incremento de la capacidad.

#### Descripción del medio físico:

Climatología. Los datos proceden del estudio de evaluación de impacto ambiental del «Plan Especial del Puerto de Alicante», los cuales proceden a su vez de las estaciones meteorológicas de Alicante-Puerto y Alicante-Ciudad Jardín. Según las medidas realizadas en cada estación, la precipitación media anual se sitúa en 271 y 339 milímetros respectivamente y la temperatura media anual en 18,2 y 16,0 grados centígrados respectivamente. Los vientos proceden de la estación de Alicante que es la más próxima a la zona de estudio. De la rosa anual de frecuencia del viento se deduce una clara tendencia anual; en otoño e invierno predominan los vientos de dirección noroeste, mientras que primavera y verano predominan los de dirección este y sureste. Las velocidades medias son bajas del orden de unos 10 kilómetros por hora, siendo las del segundo cuadrante las que presentan velocidades más altas.

Clima marítimo. Los datos proceden de las siguientes fuentes: 8.533 observaciones visuales del oleaje obtenidas entre los años 1970 y 1994; datos de oleaje WANA obtenidos a partir de los datos de viento en aguas profundas mediante el modelo numérico WAN y datos instrumentales de las boyas de oleaje escalar de Alicante que pertenece a la REMRO. Con estos datos se ha calculado la propagación del oleaje en dos puntos situados en el entorno de la futura ampliación, obteniéndose que los oleajes de las direcciones predominantes este-noreste y este se trasfueran en las direcciones este y este-sudeste, siguiendo la orientación de la batimetría de la zona. Se han calculado también los regímenes medios y extremales del oleaje en cada uno de los dos puntos indicados.

Dinámica litoral. Se ha realizado un completo estudio de la dinámica litoral de la zona así como un estudio específico del transporte sólido del barranco de las Ovejas, situado inmediatamente al sur del puerto (anejos 1 y 2 respectivamente del estudio de impacto ambiental). Las corrientes inducidas por el oleaje se han calculado mediante el modelo matemático COPLA-RD y el transporte longitudinal mediante la fórmula del CERC.

El estudio contiene la caracterización granulométrica de ocho transectos localizados a levante y poniente del puerto cubriendo desde la playa seca hasta una profundidad de tres metros. Las conclusiones del estudio indican que, de sur a norte, las playas del Carabassí, Arenales del Sol, L'Altet y el Saladar, situadas en la zona central de la bahía de Alicante, prácticamente no se verán afectadas debido a que se encuentran muy alejadas de las obras proyectadas. Al norte de la playa del Saladar, debido al cambio en la orientación de la costa, podría darse un incremento del transporte norte-sur, sin embargo al tratarse de una zona rocosa no se producirá acreción ya que no existen sedimentos que puedan ser transportados. Más al norte y colindando con el barranco de las Ovejas, la playa de San Gabriel, situada a la sombra del puerto, estará sometida a una clara acreción (mayor de la que se observa en la actualidad) y crecerá en anchura debido a la difracción del oleaje provocada por el dique de abrigo proyectado, por lo que se recomienda monitorizar la evolución de dicha playa. Este fenómeno dará lugar a problemas de aterramiento en la bocana de la dársena pesquera, proponiéndose la creación de una «trampa de sedimentos» en las inmediaciones de ésta.

Por otra parte, las playas situadas al norte del puerto de Alicante no sufrirán ninguna variación significativa como consecuencia de la construcción del proyecto.

Respecto al transporte sólido aportado por el barranco de las Ovejas, éste es muy variable debido al carácter torrencial de las lluvias. Teniendo en cuenta la probabilidad de ocurrencia de tormentas y una vez calculado el caudal sólido que producen, se estima que la media anual sería de casi 6.700 metros cúbicos.

Geología y geotecnia. El sector del puerto de Alicante se encuadra en la zona externa-oriental de las cordilleras Béticas, denominada prebético de Alicante. En concreto, la zona del puerto se ubica en una unidad llamada Depresión de San Juan constituida por depósitos mio-pliocenos al noreste del puerto y cuaternarios en el resto, y delimitada por relieves cretácicos y paleocenos. Los estudios geotécnicos consultados muestran que se pueden establecer cuatro niveles diferentes en la zona de actuación, que de superficie a fondo, son los siguientes; arcillas de baja plasticidad (fangos de superficie), arenas finas, arenas con gravas y areniscas y conglomerados, estos últimos a profundidades que oscilan entre los 12 y 30 metros.

Caracterización del material a dragar. Los sedimentos objeto de dragado han sido caracterizados según las «Recomendaciones para la gestión de los materiales de dragado en los puertos españoles» (RGMD) tomándose un total de 27 testigos (Vibrocorer) convenientemente repartidos por toda la superficie a dragar y analizándose un total de 45 muestras hasta una profundidad máxima de un metro. Los parámetros analizados fueron los metales pesados, policlorobifenilos (PCB's), hidrocarburos poliaromáticos (PAH's), materia orgánica y granulometría. Los resultados analíticos indican que ninguna de las muestras individuales supera el nivel de acción 1 de las RGMD por lo que los materiales no están contaminados y pertenecen a la categoría I. Desde el punto de vista granulométrico, los sedimentos analizados son fangos con un contenido en finos que oscila entre el 28,77 y el 98,62 por ciento. El contenido medio en materia orgánica es del orden del 1,8 por ciento.

Hidrología. El sistema hidrológico estudiado se reduce al del barranco de las Ovejas, el cual ocupa un área de 226 kilómetros cuadrados, siendo la longitud del cauce principal de unos 24 kilómetros. El carácter hídrico es de tipo torrencial, con una precipitación máxima diaria de 53,95 milímetros para un período de retorno de 2 años y de 204,34 milímetros para un período de retorno de 500 años. A partir de estos datos, mediante el Método Racional Modificado, se calcula la escorrentía generada para períodos de retorno de 2, 5, 10, 20, 30, 50, 100 y 500 años. Según estos resultados, la escorrentía es despreciable para un período de retorno de dos años y de 403,97 metros cúbicos por segundo para un período de retorno de 100 años. No obstante, el carácter torrencial de esta cuenca puede dar lugar a grandes avenidas como la registrada en octubre de 1982, cuyo caudal fue como el calculado para un período de retorno de cien años.

Calidad de las aguas litorales. Los datos expuestos se corresponden a los resultados de una campaña realizada en junio de 2002. Se tomaron cinco muestras del nivel medio de la columna de agua, desde las cercanías de la salida de la conducción-aliviadero de la EDAR «Rincón de León», hasta aguas del LIC. En las estaciones cercanas a la salida de la EDAR se detectan altas concentraciones de clorofila, nutrientes y turbidez, mientras que en las aguas del LIC, estos valores pueden considerarse normales en agua de mar. No obstante, en las estaciones más alejadas del foco de la EDAR, se han detectado las mayores concentraciones de materia orgánica.

Calidad del aire. Para el estudio de la contaminación atmosférica se han tomado datos de la estación automática (RENFE) y de las estaciones

manuales (Delegación y Cultura), obteniéndose como conclusión que la calidad atmosférica en la zona durante el año 2001 se considera buena.

Ruido. En el estudio de impacto ambiental se realizan una serie de consideraciones teóricas respecto a los niveles de ruido generados por diversas fuentes, concluyendo que la principal fuente de ruido en el área del puerto de Alicante es el tráfico rodado de vehículos ligeros y pesados, mientras que el ruido de origen ferroviario, industrial y portuario no es significativo, sobre todo éste último dada la distancia que separa las instalaciones portuarias del casco urbano.

Explotación de canteras. Las obras marítimas que se proyectan suponen la utilización de diversos tipos de áridos. Tras las consultas realizadas en las canteras autorizadas en explotación situadas en las proximidades del puerto, se ha constatado que pueden suministrar todo el material necesario para las obras. Los cálculos realizados sobre el volumen que es preciso transportar, indican que serán necesarios del orden de 70 camiones diarios de unas 23 toneladas de capacidad media cada uno y que deberán recorrer una distancia media, desde las canteras al puerto, de unos 40 kilómetros. Dado que todo el trayecto se realiza por autovía, no se provocarán, en principio, afecciones graves al tráfico urbano durante la ejecución de las obras.

#### Descripción del medio biótico:

Medio marino. Se ha llevado a cabo el reconocimiento del bentos de una amplia zona que comprende la ubicación del proyecto, así como una buena parte del LIC «Isla de Tabarca». La metodología utilizada ha sido la siguiente: sónar de barrido lateral, bajadas puntuales de vídeo, inmersiones con escafandra autónoma para el recuento de haces y muestreo de sedimentos para la macrofauna bentónica. Los resultados obtenidos se exponen en dos capítulos del estudio de impacto ambiental. En uno de ellos se describen las comunidades bionómicas del área estudiada, identificando ocho comunidades diferentes, así como los resultados del muestreo de la fauna bentónica. Con los resultados obtenidos, se ha realizado una valoración ecológica de todo el área estudiada, cuyas conclusiones se exponen de manera gráfica en un plano, donde se observa que la zona ocupada por el proyecto tiene un valor ecológico bajo. En el otro capítulo se exponen los resultados del reconocimiento aplicados específicamente al estado de conservación del LIC «Isla de Tabarca». Los resultados muestran, también de forma gráfica, que la zona del LIC más cercana al proyecto tiene un estado de conservación bajo (pradera muy degradada). La pradera en buen estado se encuentra, según este estudio, hacia mar adentro, a partir de la batimétrica de -20 metros y a unos 1.500 metros del extremo del dique de abrigo.

Medio terrestre. Aunque el proyecto se sitúa sobre terrenos ganados al mar, el estudio describe sucintamente la vegetación de la zona a partir del estudio de evaluación de impacto ambiental del Plan Especial del Puerto de Alicante.

#### Descripción del medio socioeconómico:

Población. El municipio afectado por el proyecto es el de Alicante, con una población de 281.780 habitantes en el año 2000. En ese mismo año, el paro registrado era de 10.683 habitantes, de los cuales, más del 75 por ciento correspondían al sector servicios.

Estudio pesquero. Dada la posible influencia de las obras sobre el sector pesquero, se ha realizado un estudio consistente en la identificación de las artes, embarcaciones y caladeros utilizados y en la elaboración de una encuesta que se ha repartido entre los pescadores. A partir de esta información se ha elaborado un plano donde se observa que el trasallo para la sepia es el único arte utilizado en la zona del proyecto. Los pescadores han declarado que a pesar de que las obras les van a perjudicar, este perjuicio se reduciría notablemente si las obras se realizasen de junio a octubre o noviembre, dado que este caladero lo utilizan de diciembre a mayo. También indican que la presencia de los nuevos diques supone una reducción del caladero, aunque pueden seguir calando hacia la zona de poniente. Por otro lado, opinan que la construcción de estos diques servirá para proteger de los temporales la recientemente construida dársena pesquera, que actualmente la consideran inutilizable debido a la escasa protección que ofrece frente a los temporales de levante. Por último, señalan que debe prestarse especial atención al vertido al mar de aquellos materiales que pudieran tener efectos sobre la biocenosis bentónica, ya que durante las últimas obras de ampliación notaron una reducción en las capturas.

Paisaje. Según los datos del estudio de impacto ambiental del Plan Especial del Puerto de Alicante, la cuenca visual interior está comprendida entre los cabos Huertas al norte y Santa Pola al sur, con una extensión de costa 26 kilómetros. La cuenca visual exterior queda limitada por las instalaciones e infraestructuras portuarias con una altura media de 10

metros. A continuación se describen y valoran las once unidades en que se ha dividido el tramo de costa, que son las siguientes: cabo de las Huertas, a Albufereta, sierra Grossa, el Postiguet, castillo de Santa Bárbara, fachada marítima de Alicante, puerto, ensanche sur (San Gabriel), barranco de las Ovejas, las Calas-el Saladar y el cabo de Santa Pola.

Estudio arqueológico. Se ha realizado un estudio arqueológico que comprende toda la superficie de fondo marino ocupada por el proyecto, es decir, unas 50 hectáreas, más una banda de seguridad de 10 hectáreas de superficie. La metodología utilizada ha consistido en la recopilación de información y los trabajos de campo. Para éstos últimos se ha utilizado un perfilador de fondos, capaz de penetrar 10 metros en el sustrato, y el reconocimiento subacuático por una pareja de buceadores arqueólogos. A pesar de que con el método geofísico se han detectado una serie de anomalías, los reconocimientos subacuáticos y el estudio comparativo de las actuaciones antrópicas recientes, han descartado que se trate de restos arqueológicos.

#### Identificación y valoración de impactos:

La identificación de los impactos se ha realizado mediante una matriz de doble entrada, en la que se indican las acciones del proyecto frente a los aspectos ambientales afectados. La valoración de estos impactos se realiza conforme el método propuesto en una reciente publicación por don Vicente Conesa, en el que se cuantifica la importancia de cada impacto mediante un polinomio cuyos factores están constituidos por una serie de atributos (naturaleza, intensidad, persistencia, etc.) con un determinado valor numérico. Seguidamente, se aplica dicho polinomio a cada uno de los aspectos ambientales afectados, obteniéndose que los impactos sobre la calidad del aire y el ruido son entre compatibles y moderados, siendo el resto moderados. Finalmente, se hace un resumen de cada uno de los aspectos ambientales afectados, concluyendo que el proyecto es ambientalmente viable.

#### Medidas preventivas y correctoras:

A pesar de que el proyecto es ambientalmente viable, se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras a aplicar durante las fases de construcción y explotación que están dirigidas a minimizar la afección de la obra proyectada sobre los recursos naturales y culturales, así como sobre la población. Entre las medidas propuestas durante la fase de construcción se destacan las siguientes: humectación de los viales y zonas donde se pueda generar polvo, utilización de toldos durante el transporte de materiales pulverulentos secos, hondonadas con agua para la limpieza de las ruedas de los vehículos, limitación del ruido a 65 dB (A) en los núcleos habitados más próximos, establecimiento de un Plan de emergencia en caso de vertidos al mar, paralización de las operaciones de dragado en caso de que las corrientes marinas con dirección al LIC sean superiores a un nudo, implementación de cortinas antiturbidez, planificación de las actuaciones con objeto de respetar las épocas de pesca o de mayor fragilidad ecológica, contratación de mano de obra local y realización de campañas divulgativas sobre los beneficios sociales que conlleva la obra.

Las principales medidas propuestas durante la fase de explotación son las siguientes: utilización de tolvas y cintas transportadoras cubiertas para la manipulación de graneles sólidos, instalación de cañones de riego fijos en las áreas de almacenamiento de graneles sólidos, estudio del régimen de vientos dominantes y colocación de pantallas de protección en las zonas de carga y descarga que pudieran resultar más afectadas, limitación del ruido a 85 dB (A) a dos metros de los equipos, gestión de los residuos generados, conexión de la red de saneamiento a una planta de tratamiento, dotación de todos los requisitos indicados en Marpol 73/79, así como un Plan de prevención y lucha contra la contaminación por los hidrocarburos, elaboración de un Plan de formación ambiental dirigido a los trabajadores portuarios y diseño de un programa específico para divulgar las actuaciones ambientales emprendidas por el puerto.

#### Programa de vigilancia ambiental:

El programa de vigilancia ambiental a corto plazo se realizará mientras duren las obras e incluye, entre otros controles, el balizamiento de la zona de obras a fin de no afectar a las comunidades de fanerógamas, control arqueológico las operaciones de dragado, vigilancia de la calidad de las aguas a tres niveles de profundidad en estaciones situadas de forma que sea posible determinar las afecciones al LIC, control de las operaciones de dragado y de vertido o de relleno, control sobre el impacto sonoro, atmosférico y lumínico y control analítico de los materiales para relleno que entren en obra. Durante esta fase se elaborará un libro de seguimiento ambiental y un reportaje fotográfico. Así mismo, se emitirán informes con carácter mensual y un informe final a la conclusión de la obra que recopile toda la información generada y su valoración y justificación, así como

la propuesta de recomendaciones para su futuro seguimiento si ello fuera necesario.

Para el programa de vigilancia ambiental a largo plazo no se proponen actuaciones concretas, indicando únicamente que debería contemplar los siguientes aspectos: control batimétrico, seguimiento de la calidad del agua y de la evolución de las comunidades de fanerógamas, evolución de los recursos pesqueros y control de la calidad atmosférica y del ruido.

Así pues, el estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del puerto de Alicante» ha analizado el medio físico, biológico y el socioeconómico, contemplando todos los factores ambientales que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

A través del Condicionado de la presente Declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

## MINISTERIO DE ECONOMÍA

3693

*RESOLUCIÓN de 4 de febrero de 2003, de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se autoriza definitivamente a «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal», a ejercer la actividad de comercialización, y se procede a su inscripción definitiva en la sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados.*

Visto el escrito presentado por «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» de fecha 27 de diciembre de 2002, por el que solicita la autorización para ejercer la actividad de comercialización así como la inscripción definitiva en el Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados, en la sección correspondiente.

Vistos los artículos 44.2 y 45.4 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico.

Considerando lo dispuesto en los artículos 72 y 73 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, así como en la Sección Segunda, del Capítulo III, del Título VIII, de dicho Real Decreto.

Considerando que «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» estaba de forma provisional autorizada para ejercer la actividad de comercialización e inscrita de forma previa en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores cualificados, según consta en la Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas de fecha 15 de noviembre de 2002.

Resultando que la Disposición Transitoria Novena del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, establece que «Las empresas comercializadoras que de forma provisional hayan sido autorizadas e inscritas en el Registro de empresas comercializadoras del Ministerio de Economía dispondrán de un plazo de tres meses para presentar la solicitud de autorización de su actividad y de inscripción definitiva en el Registro».

Considerando que «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» ha presentado como documentos acreditativos de su pretensión el certificado acreditativo de su adhesión a las reglas y condiciones de funcionamiento y liquidación del mercado de producción de energía eléctrica, suscribiendo el correspondiente Contrato de Adhesión, emitido por la sociedad «Compañía Operadora del Mercado Español de Electricidad, S. A.», en cumplimiento de lo previsto en el artículo 190 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre.

La Dirección General de Política Energética y Minas resuelve:

Proceder a la autorización definitiva de la empresa «Céntrica Energía, Sociedad Limitada, Sociedad Unipersonal» con domicilio social en Madrid, calle Velázquez, n.º 21, para el desarrollo de la actividad de comercialización, así como a la inscripción definitiva en la Sección 2.ª del Registro Administrativo de Distribuidores, Comercializadores y Consumidores Cualificados, con el número de identificación R2-241.

A partir de la recepción de la presente Resolución «Céntrica Energía, S. L., Sociedad Unipersonal» estará obligada a la remisión de la información a que se refiere el artículo 192 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, procediéndose en caso contrario a la baja en la inscripción efectuada.

**PLAN ESPECIAL DEL PUERTO  
DE ALICANTE**

**01/3**

**MODIFICACIÓN  
PUNTUAL N° 4**

**B.O.P. N° 194  
13 DE OCTUBRE DE 2009**



Puerto de Alicante

Autónoma Puertos de Alicante



TÍTULO:

# CUARTA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

EQUIPO TÉCNICO:

REDACTORES DE PROYECTO:

**M<sup>a</sup> Dolores Muñoz García**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
JEFE DE DIVISIÓN DE DOMINIO PÚBLICO

**Juan Antonio Ferrero Moll**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
JEFE DE DTO. DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN

DIRECTOR DE PROYECTO:

**Juan Ferrer Marsal.**

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos.  
DIRECTOR GENERAL



FECHA:

JUNIO 2008.



## ÍNDICE

1.	MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA.	2
1.1.	ANTECEDENTES.	2
1.2.	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN.	3
1.3.	PARCELA DE CAPITANÍA MARÍTIMA Y USOS EN SECTOR 3MP.	4
1.3.1.	ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL.	4
1.3.2.	JUSTIFICACIÓN.	5
1.3.3.	PROPUESTA.	6
2.	ORDENANZAS Y USOS ACTUALES.	8
3.	ORDENANZAS Y USOS PROPUESTOS.	10
4.	TRAMITACIÓN PROCEDENTE.	13
5.	PLANOS.	14
5.1.	PLANOS DE INFORMACIÓN.	
	PLANO Nº 1: SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN.	
	PLANO Nº 2: DETALLE PARCELA DE CAPITANÍA MARÍTIMA.	
5.2.	PLANO DE ORDENACIÓN.	
	PLANO Nº 3: (copia del plano de ordenación vigente que no varía).	

## 1. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA.

### 1.1. ANTECEDENTES.

La Junta del Puerto de Alicante finalizó la redacción del Plan Especial del Puerto (PE) en agosto de 1989, aprobándose definitivamente el 4 de diciembre de 1992. Este Plan Especial es el instrumento de ordenación señalado en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante (P.G.M.O.U.) 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 Modificación del Plan Especial del Puerto-Sector 6 que fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes con fecha 21 de mayo de 1998, publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 17 de julio de 1998, con el objetivo de aplicar la tipología de volumetría específica a las edificaciones que se proyecten en el sector, diferenciando el muelle 3 (zona I) y muelle 5 (Zona II). En la zona I se establece una ordenación volumétrica con un mayor índice de edificabilidad y ocupación que en la zona II.

Transecurrido el trámite de aprobación definitiva de esta Modificación se refundió en un solo texto la Normativa del Plan especial con modificaciones de ordenanzas y usos correspondientes al sector 6.

En Diciembre de 2000 se redactó la Segunda Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto y su Anexo de homologación del P.G.O.U., que tenía por objeto la introducción de cuatro modificaciones con el fin de hacer coherente la regulación urbanística del citado Plan Especial con la realidad existente o prevista. Se citan a continuación los aspectos tratados en dichas modificaciones:

- Se introdujo en el texto refundido del Plan Especial la modificación necesaria que permitía la realización de obras de conservación, reparación, reforma y mejora que posibilitaba la explotación de la Tercera Fase del Hotel Meliá por parte de la Sociedad adquirente para el uso hotelero, igual que el resto del edificio.

- Una vez adjudicado el concurso para la construcción y explotación del Aparcamiento de Canalejas, que se iba a construir en semisótano con una plaza pública sobre su cubierta, se consideró oportuno excluir de las ordenanzas del Plan Especial la obligación de plantar un árbol por cada una de las plazas de estacionamiento resultantes en este aparcamiento, ya que con la nueva solución no tiene sentido tal prescripción.

- Permitía el máximo número de plantas de estacionamiento con arreglo a los parámetros que establece el P.G.M.O.U. de Alicante para este tipo de instalaciones en el diseño del aparcamiento en altura que se pretendía construir en la parcela de 4,000 m<sup>2</sup>

situada en la fachada suroeste del edificio de la Autoridad Portuaria de Alicante, manteniendo la limitación de altura máxima establecida en el Plan Especial del Puerto.

- Dado que los terrenos de dominio público portuario incluidos en la Zona de Servicio del Puerto en la zona de poniente se incrementaron de forma considerable como consecuencia de las obras realizadas en los últimos años (ampliación del Muelle 17, nueva Dársena Pesquera, etc.) con relación a los que existían al redactarse el P.G.M.O.U. de Alicante y el propio Plan Especial, se hizo coincidir el ámbito de este último con la Zona de Servicio, ampliando el ámbito de la Operación Integrada 3-Puerto hasta el margen izquierdo del Barranco de las Ovejas reduciendo en la misma medida el de la Operación Integrada 7-Litoral, considerando incluidos en esta ampliación los terrenos ganados al mar para la construcción de la nueva Dársena Pesquera, lo que permitía la correcta regulación urbanística de los mismos.

- Se redactó igualmente como Anexo al Plan Especial, como consecuencia de la modificación de los ámbitos de las O.I. 3 y O.I. 7 del Plan General, el preceptivo Expediente de Homologación.

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

La Tercera Modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante se inicia en el año 2003 con la adjudicación de las Obras de Construcción y Explotación de la Ampliación del Puerto; el objeto fue la modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante a fin de incluir en el mismo los terrenos ganados al mar como consecuencia de la ejecución de dichas obras. Se aprueba por resolución del Conseller de Territorio y Vivienda el 22 de febrero de 2006 y publicada en el Diario Oficial de la Provincia de Alicante el día 24 de abril de 2006.

## **1.2. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN.**

Con fecha 19 de mayo de 2008 la Capitanía Marítima solicita mediante escrito de entrada nº 1223 una Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante para poder realizar la ampliación de su sede prevista por la Dirección General de la Marina Mercante, dada la imposibilidad de ampliar la parcela destinada a Capitanía Marítima, y, por consiguiente, de realizar el proyecto cumpliendo el planeamiento existente.

Estudiada la propuesta se ha considerado la solicitud justificada por tratarse la Capitanía Marítima de una Administración periférica con importantes funciones en el Puerto de Alicante. Así, la Autoridad Portuaria de Alicante en sesión celebrada el día 23 de mayo de 2008 por el Consejo de Administración autoriza el inicio de la tramitación de la CUARTA MODIFICACIÓN puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante.

El objeto de la presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Alicante es resolver los aspectos urbanísticos que hagan posible 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.

### 1.3. PARCELA DE CAPITANÍA MARÍTIMA Y USOS EN SECTOR 3MP.

#### 1.3.1. ANTECEDENTES Y ESTADO ACTUAL.

Con fecha 8 de octubre de 1997 se firma el "Acuerdo entre la Autoridad Portuaria de Alicante y la Dirección General de la Marina Mercante, para la construcción del edificio sede de la Capitanía Marítima en el Puerto de Alicante".

El edificio de Capitanía Marítima se encuentra dentro del "*Área de utilización de servicios complementarios*" destinada a usos complementarios o auxiliares de acuerdo al "*Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Alicante*" aprobado por Orden Ministerial 2491/06, de 19 de julio de 2006.

La Capitanía Marítima se ubica en una parcela de 711 m<sup>2</sup>, perteneciente al sector 3MP: manzanas para usos industriales y de almacenaje del Plan Especial del Puerto de Alicante. La parcela tiene forma rectangular con vértice achaflanado, situándose el edificio exento con uno de los laterales paralelo a la vía pública. La sede actual consiste en un edificio constituido por una planta baja y una planta primera, con una superficie total construida aproximada de 615 m<sup>2</sup>.



VISTA AÉREA DE PARCELA



EDIFICIO ACTUAL

A pesar de los pocos años transcurridos desde la firma del acuerdo de construcción, el edificio se ha quedado pequeño y no cumple las funciones para las que fue diseñado. El archivo es insuficiente utilizándose en estos momentos para dicha función el garaje y no existe una zona específica para la ubicación de oficinas técnicas siendo usada la sala de reuniones como despachos.

La Dirección General de la Marina Mercante ha previsto la ampliación del edificio y a través de la Capitanía Marítima solicita una Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante para poder ejecutar dicha ampliación de su sede.



### 1.3.2. JUSTIFICACIÓN.

La ampliación proyectada prevé realizar en la planta baja un aumento de unos 56 m<sup>2</sup> y una nueva planta de aproximadamente 328,6 m<sup>2</sup>, que no se apoya directamente sobre la azotea del edificio preexistente, sino sobre 11 pilares exteriores, dejando un espacio libre entre la azotea del edificio actual y la cara inferior del forjado de la planta adicionada que oscila entre 1.80m y 2.10m.

El espacio ganado en la planta baja permitirá la creación de un archivo y unos vestuarios mientras que el nuevo cuerpo suspendido sobre el edificio se destinará a la ubicación de las oficinas técnicas.



EDIFICIO EXISTENTE



EDIFICIO FUTURO

La modificación y diseño del nuevo edificio propuesto viene justificado fundamentalmente por las siguientes razones:

- ampliar las instalaciones de oficinas técnicas con el fin de obtener mayor espacio para la prestación de los servicios propios de la Capitanía Marítima
- mejorar la ordenación de volúmenes que se perdió con la Segunda Modificación Puntual del Plan Especial. De esta forma, con la nueva planta, se pretende ocultar la fachada Este del aparcamiento existente, mejorando sustancialmente la estética de la zona.
- El diseño elegido pretende no afectar a la estructura existente intentando, al mismo tiempo, mantener en uso la sede actual durante la construcción del nuevo cuerpo.

### 1.3.3. PROPUESTA.

La nueva edificación no es posible de ejecutar si tenemos en cuenta las disposiciones establecidas en las ordenanzas vigentes, por ello, la Capitanía Marítima, mediante su solicitud, propone la modificación puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante.

Se relacionan a continuación los diversos aspectos en los que la edificación proyectada excede los parámetros regulados actuales, y que justifican su modificación. Se proponen asimismo nuevos parámetros que podrían tenerse en cuenta en la modificación del Plan Especial.

#### Ordenación de la edificación.

Este concepto hace referencia a la tipología edificatoria y a la posición del edificio en la parcela. Las ordenanzas vigentes impuestas en la segunda modificación del Plan Especial, de aplicación en la parcela, establecen como tipología la "edificación abierta", no establecen los retranqueos a linderos, pero sí especifican la separación entre edificios, debiendo ser como mínimo de 3m.

Dado que la nueva edificación necesita estar adosada a la colindante por un lindero se propone que la edificación sea de tipología abierta variedad adosada, desapareciendo la restricción de separación entre edificios.

#### Edificabilidad.

La propuesta no implica un cambio en la superficie neta de la parcela que seguirá siendo de 711 m<sup>2</sup>, pero sí un aumento en la superficie construida de aproximadamente 435 m<sup>2</sup>, siendo el total estimado de metros construidos 1050 m<sup>2</sup>, distribuidos en planta baja y dos alturas.

En la propuesta presentada por Capitanía Marítima se supera el parámetro 1.20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> fijándose un valor máximo de 1.75 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de acuerdo con las previsiones que, finalmente, quedarán reflejadas en el proyecto constructivo.

Conviene destacar que el incremento de volumen producido no tiene aprovechamiento lucrativo por desempeñarse, en el edificio, las funciones técnicas específicas de la Capitanía, previsto de forma genérica en las vigentes ordenanzas.

#### Altura.

El número de plantas permitidas en las ordenanzas vigentes es PB+1, proponiéndose en el nuevo proyecto PB+2.

La Capitanía Marítima propone superar el límite de 12 m de altura máxima establecido por ordenanzas y situarlo en 16 m, lo que posibilita ejecutar el proyecto constructivo que finalmente se apruebe.

### Voladizos y cuerpos volados.

El novedoso diseño elegido para la segunda planta de la sede es necesario para conseguir una mayor superficie permitiendo, al mismo tiempo, que se cumpliera uno de los requisitos impuestos por Capitanía Marítima de mantener en servicio el edificio existente durante la construcción de la ampliación del mismo.

El nuevo cuerpo añadido obliga por parte de la Capitanía Marítima a una regulación de voladizos y cuerpos volados sobre acera. La propuesta plantea elementos salientes de hasta 1.50 m sobre el acerado, situado a una altura superior a los 8 m, quedando siempre a una distancia del bordillo de acerado mayor de 0.3 m, además también se permitirán aleros sobre acerado de hasta 2.50 m quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0.30 m.

### Uso.

Adicionalmente, además de adecuar los parámetros de la edificación antes referidos, se pretende aprovechar la modificación del Plan Especial para adecuar el uso realmente desarrollado en dicho edificio a los usos permitidos.

El edificio de la Capitanía Marítima está destinado a un uso de "oficinas", estimándose que la ubicación en la que se emplaza es la más adecuada para el cumplimiento de las diversas e importantes funciones desempeñadas por la Capitanía Marítima (funciones reguladas en el artículo 88 de la Ley 27/92 de "Puertos del Estado y de la Marina Mercante").

Lo dicho en el párrafo anterior sugiere una ampliación de los usos previstos en las actuales ordenanzas que rigen la parcela ubicada en el sector 3 MP: manzanas para usos industriales y de almacenaje.

Por tanto, una vez vistos los diversos aspectos de la ampliación del edificio de la Capitanía Marítima que inciden en la modificación de los parámetros urbanísticos, podría ser oportuno, adicionalmente, la ampliación del uso de "oficinas" propuesto para que sea de aplicación tanto a la parcela de la Capitanía Marítima como a todo el sector 3MP: manzanas para usos industriales y de almacenaje. De esta forma, además de recoger los usos desarrollados en los edificios de la Autoridad Portuaria, Sanidad Exterior y Servicios Médicos de Empresa, se podrá disponer de la posibilidad de desarrollar estos usos en otras zonas del Sector 3MP, como la Zona de Actividades Logísticas (Z.A.L).

## 2. ORDENANZAS Y USOS ACTUALES.

### 2.1. ORDENANZAS VIGENTES.

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	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>
OCUPACIÓN 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
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1 (*)
USO	Industria de almacenaje permitidos en las AI, grado 1º, nivel B de PGMO.
TIPOLOGÍA	Abierta
OBSERVACIONES	<p>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 A.P.A., 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>



## 2.2. USOS PERMITIDOS.

USOS PERMITIDOS
SERVICIOS DE PONIENTE
<b>Manzanas de concesiones para usos industriales y de Almacenaje (Sector 3MP del PDDP)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li></ul>

**3. ORDENANZAS Y USOS PROPUESTOS.****3.1. ORDENANZAS PROPUESTAS.**

ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. CONDICIONES GENERALES.	
CONCEPTOS	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>
OCUPACIÓN 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 (**)
NÚMERO DE PLANTAS	PB + 1 (*) (**)
USO	Industria de almacenaje permitidos en las AI, grado 1º, nivel B de PGMO, y uso Terciario de Oficinas según Capítulo 3 del PGMO
TIPOLOGÍA	Abierta (**)
OBSERVACIONES	<p>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 A.P.A., 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 serían las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Superficie construida sobre rasante, 175 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>s.</li><li>• Altura máxima sobre rasante, 16m.</li><li>• Separación entre edificios, 0m.</li><li>• Número de plantas, PB+2.</li><li>• Tipología: Abierta, variedad Adosada.</li><li>• Altura de Alero: +14,00m.</li><li>• Se permitirán Elementos Salientes de hasta 1,50m sobre el acerado, situado a una altura superior a los 8.00m., quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0.30m.</li><li>• Se permitirán Aleros sobre acerado de hasta 2.50m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0.30m</li></ul>
--	---



### 3.2. USOS PROPUESTOS.

USOS PERMITIDOS
SERVICIOS DE PONIENTE
<b>Manzanas de concesiones para usos industriales y de Almacenaje (Sector 3MP del PDDP)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97).</li><li>• USOS TERCIARIOS DE OFICINAS. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 96).</li></ul>

#### 4. TRAMITACIÓN PROCEDENTE.

Con fecha 23 de mayo de 2008 el Consejo de Administración aprueba el inicio de la tramitación del preceptivo expediente para la CUARTA MODIFICACIÓN del Plan Especial de Puerto de Alicante.

Se plantea la CUARTA MODIFICACIÓN del Plan Especial del Puerto de Alicante promovida por la Autoridad Portuaria de Alicante, a instancias de la Dirección General de la Marina Mercante.

Conforme al artículo 96.c de la L.U.V., por parte del solicitante, no consta la declaración de urgencia, puesto que la tramitación de la modificación del Plan Especial lleva implícita la urgencia en la tramitación, sin necesidad de declaración expresa, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 100.2 de la L.U.V.

El contenido del documento presentado cumple lo dispuesto en el artículo 183 del Decreto 67/06, de 19 de mayo, Reglamento de Ordenación y Gestión Territorial y Urbanística Valenciano ( en lo sucesivo Reglamento), en referencia al artículo 76 de la L.U.V.

El procedimiento seguido en la tramitación de la CUARTA MODIFICACIÓN PUNTUAL del Plan Especial del Puerto de Alicante será el establecido para Planes Especiales, en virtud del artículo 94.1 de la L.U.V, cumpliendo las directrices de los artículos 96 y 83 de la misma.

Si bien es cierto que actualmente se está revisando el Plan Especial del Puerto de Alicante, se considera que, por presentar la modificación planteada un carácter puntual y poco relevante para el conjunto urbanístico del Puerto, se puede tramitar sin necesidad de esperar a la citada revisión.

Alicante, junio de 2008.

EQUIPO REDACTOR DE PROYECTO:

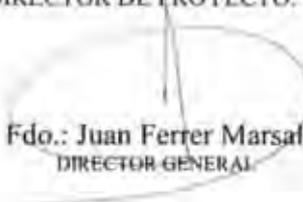


Fdo.: Juan Antonio Ferrero Moll  
JEFE DE DTO. DE EXPLOTACIÓN Y PLANIFICACIÓN



Fdo.: Mª Dolores Muñoz García  
JEFE DE DIVISIÓN DE DOMINIO PÚBLICO

DIRECTOR DE PROYECTO:



Fdo.: Juan Ferrer Marsal  
DIRECTOR GENERAL



## **5. PLANOS.**

### **5.1. PLANOS DE INFORMACIÓN.**

**PLANO Nº 1: SITUACIÓN DE LA ACTUACIÓN.**

**PLANO Nº 2: DETALLE. PARCELA DE CAPITANÍA MARÍTIMA.**

### **5.2. PLANO DE ORDENACIÓN.**

**PLANO Nº 3: (copia del plano de ordenación vigente que no varía).**