



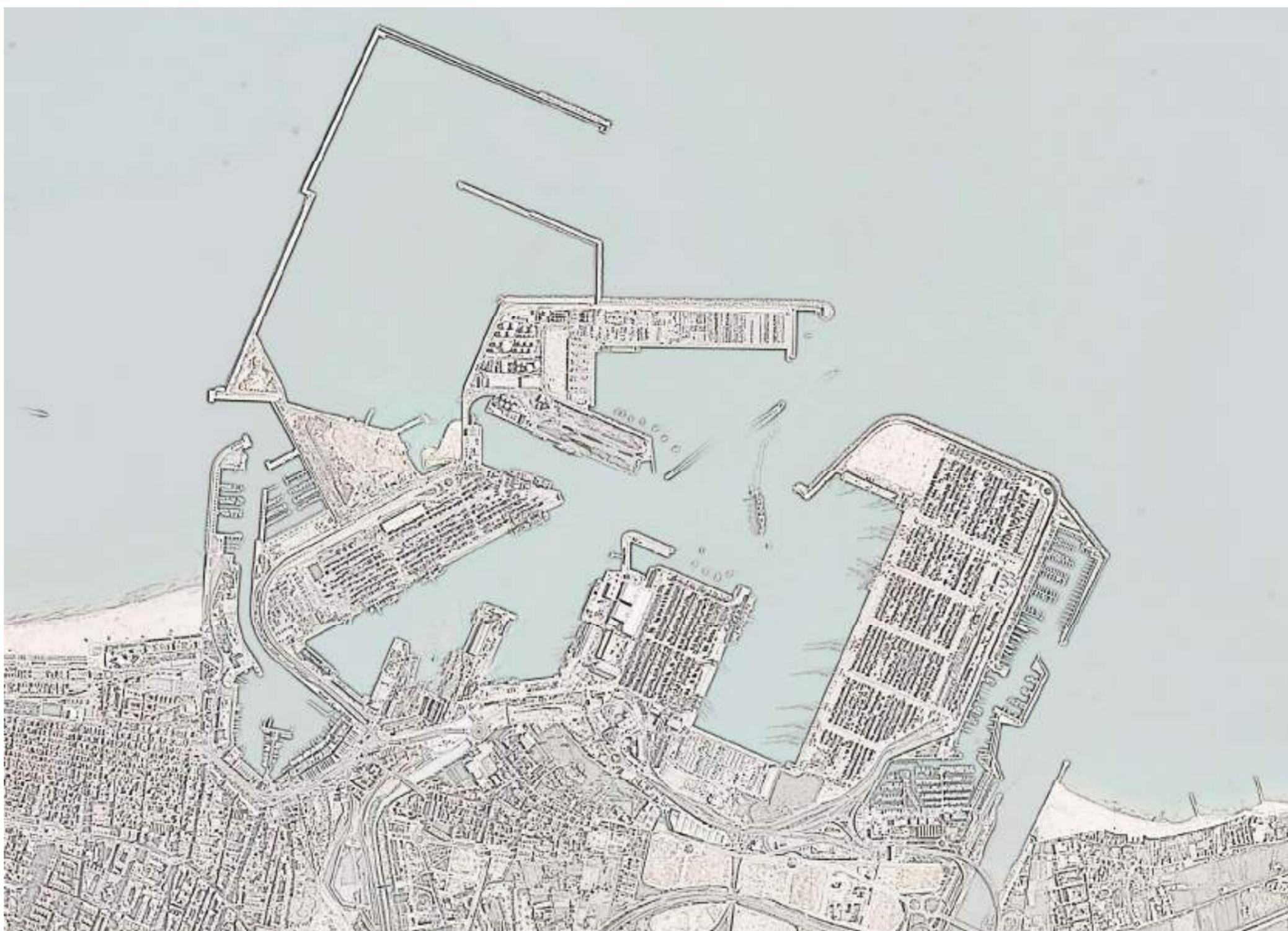
GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE FOMENTO

Puertos del Estado



# DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE VALENCIA



OCTUBRE 2013

**ÍNDICE**

**I. MEMORIA**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>   | <b>1</b>  |
| 1.1. OBJETO.....   | 1         |
| 1.2. JUSTIFICACIÓN .....   | 1         |
| 1.3. CONTENIDO.....  | 1         |
| 1.4. EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO ESTATAL .....  | 1         |
| 1.5. EFECTOS Y MODIFICACIONES DEL DEUP .....   | 5         |
| <b>2. HISTORIA DEL PUERTO DE VALENCIA .....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>3. PLANEAMIENTO .....</b>   | <b>14</b> |
| 3.1. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO .....  | 14        |
| 3.1.1. <i>Plan General de Ordenación Urbana de Valencia</i> .....                                      | 14        |
| 3.1.2. <i>Plan Especial de Ordenación de la Zona sur del Puerto de Valencia</i> .....                  | 14        |
| 3.2. PLANIFICACIÓN PORTUARIA .....   | 15        |
| 3.2.1. <i>Plan Estratégico de Valenciaport</i> .....   | 15        |
| 3.2.2. <i>Plan Director del Puerto de Valencia</i> .....   | 17        |
| 3.3. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DE VALENCIA .....   | 19        |
| 3.3.1. <i>Antecedentes</i> .....   | 19        |
| 3.3.2. <i>Zona de Servicio según O.M. de 25 de abril de 1969</i> .....                                 | 19        |
| 3.3.3. <i>Modificaciones de la Zona de Servicio posteriores a la O.M. de 25 de abril de 1969</i> ..... | 19        |
| 3.4. ZONA DE SERVICIO DE AGUA DEL PUERTO DE VALENCIA .....   | 22        |
| <b>4. ANÁLISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD.....</b>  | <b>23</b> |
| 4.1. SITUACIÓN Y MORFOLOGÍA DE LA COSTA.....   | 23        |
| 4.2. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS .....  | 23        |
| 4.2.1. <i>Canal de entrada</i> .....   | 23        |
| 4.2.2. <i>Diques</i> .....   | 23        |
| 4.2.3. <i>Dársenas</i> .....   | 23        |
| 4.2.4. <i>Muelles</i> .....  | 23        |
| 4.2.5. <i>Almacenes y superficies de depósito</i> .....  | 24        |
| 4.2.6. <i>Equipos</i> .....  | 29        |
| 4.2.7. <i>Ayudas a la navegación</i> .....   | 29        |

|   |           |
|---|-----------|
| 4.3. ACCESOS Y COMUNICACIONES .....                           | 32        |
| 4.3.1. <i>Accesos terrestres</i> .....                        | 32        |
| 4.3.2. <i>Comunicaciones interiores</i> .....                 | 32        |
| 4.4. TRÁFICO .....  | 34        |
| 4.4.1. <i>Características</i> .....                           | 34        |
| 4.4.2. <i>Evolución</i> .....                                 | 35        |
| 4.5. AUTORIZACIONES, CONCESIONES Y CESIONES DE USO .....      | 41        |
| <b>5. PREVISIÓN DE TRÁFICO .....</b>                          | <b>44</b> |
| <b>6. NECESIDADES FUTURAS .....</b>                           | <b>47</b> |
| 6.1. ACTIVIDAD PORTUARIA .....                                | 47        |
| 6.1.1. <i>Actividad comercial</i> .....                       | 47        |
| 6.1.2. <i>Actividad pesquera</i> .....                        | 48        |
| 6.1.3. <i>Actividad náutico-deportiva</i> .....               | 48        |
| 6.1.4. <i>Actividades complementarias</i> .....               | 48        |
| 6.2. ACCESOS Y COMUNICACIONES .....                           | 48        |
| 6.2.1. <i>Carretera</i> .....                                 | 48        |
| 6.2.2. <i>Ferrocarril</i> .....                               | 49        |
| <b>7. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA .....</b> | <b>52</b> |
| 7.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE.....                          | 52        |
| 7.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUA .....                           | 53        |
| <b>8. ZONIFICACIÓN DE USOS .....</b>                          | <b>56</b> |
| <b>9. CONCLUSIONES.....</b>                                   | <b>59</b> |

**FIGURAS**

|  |    |
|--|----|
| Figura 1. Vista aérea del Puerto de Valencia, diciembre 2012 .....                             | 7  |
| Figura 2. Nomenclatura de los muelles y dársenas del Puerto de Valencia, diciembre 2012 .....  | 8  |
| Figura 3. Obras de acondicionamiento para Copa América .....                                   | 11 |
| Figura 4. Ampliación en ejecución .....  | 12 |
| Figura 5. Evolución del puerto.....  | 13 |
| Figura 6. Montaje de cómo quedará el puerto tras finalizar la ampliación .....                 | 18 |
| Figura 7. Resumen de usos comerciales año 2012.....  | 25 |
| Figura 8. Señalización marítima.....   | 31 |
| Figura 9. Plano de accesos terrestres.....   | 33 |
| Figura 10. Plano de comunicaciones interiores .....  | 33 |
| Figura 11. Plano de las Autorizaciones, Concesiones y Cesiones de Uso.....                     | 43 |
| Figura 12. Apuesta de Valenciaport recogida en el Plan estratégico (Fuente: A.T. Kearney)..... | 47 |
| Figura 13. Proyecto de Acceso norte.....   | 49 |
| Figura 14. Zona de Maniobra actual .....   | 57 |

**TABLAS**

|  |    |
|--|----|
| Tabla 1. Características del canal y boca de entrada .....                           | 23 |
| Tabla 2. Muelles y atraques en dársenas comerciales .....                            | 24 |
| Tabla 3. Muelles y atraques en dársenas pesqueras.....                               | 24 |
| Tabla 4. Muelles y atraques en dársena Port America's Cup .....                      | 24 |
| Tabla 5. Muelles y atraques en dársena Real Club Náutico .....                       | 24 |
| Tabla 6. Distribución de las superficies de depósito .....                           | 28 |
| Tabla 7. Grúas de muelles .....  | 29 |
| Tabla 8. Grúas automóviles .....   | 29 |
| Tabla 9. Remolcadores .....  | 29 |
| Tabla 10. Evolución de número de buques y tamaño entre 2003-2012.....                | 36 |
| Tabla 11. Evolución del tráfico por forma de presentación entre 2003-2012 (tn) ..... | 37 |
| Tabla 12. Evolución del tráfico de TEUs entre 2003-2012.....                         | 37 |
| Tabla 13. Evolución del tráfico por naturaleza y uso entre 2003-2012 (tn).....       | 38 |
| Tabla 14. Relación de Autorizaciones, Concesiones y Cesiones de Uso abril 2013. 42   |    |

**GRÁFICOS**

|  |    |
|--|----|
| Gráfico 1. Distribución del tráfico por forma de presentación en 2012 .....        | 34 |
| Gráfico 2. Distribución del tráfico por grupos de mercancías en 2012 .....         | 34 |
| Gráfico 3. Distribución del tráfico por naturaleza y uso en 2012 .....             | 35 |
| Gráfico 4. Distribución del tráfico de pasajeros en 2012 .....                     | 35 |
| Gráfico 5. Evolución de la GT media 2003-2012 .....                                | 36 |
| Gráfico 6. Evolución del número de buques 2003-2012.....                           | 36 |
| Gráfico 7. Evolución del tráfico de TEUs entre 2003-2012.....                      | 37 |
| Gráfico 8. Evolución del número de pasajeros en línea regular entre 2003-2012..... | 39 |
| Gráfico 9. Evolución del número de pasajeros en cruceros entre 2003-2012 .....     | 39 |
| Gráfico 10. Evolución del número de toneladas de pesca 2003-2012 .....             | 40 |

## **II. ANEJOS**

ANEJO 1. Planos del Puerto en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia

ANEJO 2. Informe de la APV sobre el proyecto de revisión simplificada del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia

ANEJO 3. Plano del ámbito de aplicación del Plan Especial de la Zona sur

ANEJO 4. Plano de la solución aprobada en el Plan Director del Puerto de Valencia

ANEJO 5. Orden Ministerial, de 25 de abril de 1969, que delimitó la Zona de Servicio del Puerto de Valencia y sus correspondientes planos

ANEJO 6. Modificaciones de la Zona de Servicio de 1969

ANEJO 7. Orden del Ministerio de Obras Públicas, de 23 de diciembre de 1966, sobre aplicación de las nuevas tarifas por Servicios Generales en los Puertos

ANEJO 8. Plano y coordenadas de cada una de las afectaciones y desafectaciones propuestas en la Zona de Servicio Terrestre

## **III. PLANOS**

0. Plano de situación

1. Zona de Servicio Terrestre actual

2. Zona de Servicio Terrestre propuesta

3. Detalle de Zona de Servicio Terrestre propuesta en la dársena interior

4. Zona de Servicio Terrestre propuesta y sus usos previstos

5. Detalle de Zona de Servicio Terrestre propuesta u sus usos previstos en la Marina Real Juan Carlos I y zonas adyacentes

6. Afectaciones y desafectaciones

7. Detalles de afectaciones y desafectaciones

8. Propuesta de Zona de Servicio de Agua

9. Espacios destinados a órganos de las Administraciones Públicas para el ejercicio de sus competencias relacionadas con la actividad portuaria

# I. MEMORIA

---

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. Objeto

El objeto del presente documento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) es establecer la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia, incluyendo los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios que se determinen en el documento, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

### 1.2. Justificación

El DEUP del Puerto de Valencia se redacta de conformidad con la prescripción recogida en el artículo 69 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante Texto refundido).

El DEUP se perfila, en el referido artículo, como el instrumento adecuado para la delimitación de la Zona de Servicio y los usos del puerto. Corresponde al Ministro de Fomento su aprobación.

### 1.3. Contenido

Respecto al contenido del DEUP, el artículo 69 del Texto refundido indica que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la Zona de Servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta Ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios. Asimismo, se incluirán los

espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta Ley.

Por su parte, el artículo 69.1 del citado cuerpo legal establece que la Zona de Servicio incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta Ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo.

### 1.4. El dominio público portuario estatal

En relación con la gestión del dominio público portuario estatal, el artículo 66 del Texto refundido establece que la misma estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.

En cuanto a los bienes que integran dominio público portuario estatal, el artículo 67 del Texto refundido establece que pertenecen al mismo:

- a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.
- b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante expropiación, así como los que adquieran por compraventa o por cualquier otro título cuando sean debidamente afectados por el Ministro de Fomento.
- c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.
- d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, cuando reviertan a la Autoridad Portuaria.
- e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que se afecten a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.
- f) Los espacios de agua incluidos en la Zona de Servicio de los puertos.

El artículo 72 del Texto refundido, dedicado a los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario, establece que en dominio público portuario, sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta Ley.

A tal efecto y de acuerdo con el artículo 72 del Texto refundido, tienen la consideración de **usos portuarios** los siguientes:

- a) **Usos comerciales**, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- b) **Usos pesqueros**.
- c) **Usos náutico-deportivos**.
- d) **Usos complementarios o auxiliares de los anteriores**, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Según queda recogido en el artículo 3 del Texto refundido, se entiende por actividades comerciales portuarias las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias. Sin embargo, sí son actividades que pueden darse dentro de un puerto comercial tal y como se pone de manifiesto en el artículo 3 que dice:

Los puertos comerciales que dependan de la Administración General del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas

pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su Zona de Servicio. Asimismo, en los términos previstos en esta ley, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a usos complementarios de la actividad esencial, a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, así como, igualmente, a otros usos comerciales no estrictamente portuarios, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

El Texto refundido añade que, en aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la **interacción puerto-ciudad**, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

Además, el Texto refundido señala que con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización

marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Administración competente en materia de costas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros respectivamente a que se ha hecho referencia.

La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración

pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

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

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

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

De acuerdo con el artículo 69, el Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una Zona de Servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.

El **espacio de agua incluido en la Zona de Servicio** comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, viro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la

seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

- a) **Zona I**, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.
- b) **Zona II**, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

### 1.5. Efectos y modificaciones del DEUP

La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la Zona de Servicio que sean de interés para el puerto.

En cuanto a la modificación del DEUP, según el artículo 70 del Texto refundido:

1. Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo

informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquella producida dentro de la Zona de Servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 72 de esta ley. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la Zona de Servicio del puerto. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por ciento de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

3. La aprobación o la modificación de un Plan Director de Infraestructuras podrá determinar la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios con el objeto de incorporar al mismo, en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución o desarrollo.



Figura 1. Vista aérea del Puerto de Valencia, diciembre 2012



Figura 2. Nomenclatura de los muelles y dársenas del Puerto de Valencia, diciembre 2012

## 2. HISTORIA DEL PUERTO DE VALENCIA

Según Federico Martínez Roda en su libro “El Puerto de Valencia”, su historia está marcada por las dificultades que tuvieron que vencerse *“para llegar a la creación de este puerto totalmente artificial, partiendo de una playa sin calado y sin abrigo de ninguna especie”*.

Cuenta la historia que en el emplazamiento del actual puerto ya había un embarcadero antes de la llegada a Valencia de Jaume I en 1238. En este mismo lugar el rey mandó construir un muro protector, lo que atrajo el asentamiento de pescadores y comerciantes fundándose “Vila nova maris Valentiae”.

En 1483, el rey Fernando El Católico expidió a favor de Antoni Joan el privilegio de una licencia para construir un puente de madera (“Pont de Fusta”) en la playa del Grao, instalación que puede considerarse como la primera obra realizada en el Puerto de Valencia. Ese mismo año, los jurados de la ciudad le concedieron el derecho a explotar el puente como un embarcadero y en 1491 el Rey confirmó este derecho. Este año se considera el del nacimiento del Puerto de Valencia, porque marca el inicio de la explotación comercial.

En 1555 una avenida del río Turia dejó casi inservible el “Pont de Fusta”. En 1575 el Ayuntamiento de Valencia compró los derechos de explotación y construyó uno nuevo, cuyo uso se vio obstaculizado por dos problemas: la carcoma y el continuo avance de la playa. Debido a estos problemas, durante muchos años la explotación del embarcadero de madera del Grao fue deficiente. En 1685 los jurados de la ciudad de Valencia decidieron construir un nuevo embarcadero, esta vez de piedra, y el proyecto fue encomendado a Tomás Güelda. Se empezó a construir un dique de cuatro

tramos, con un respaldo de protección contra el oleaje y un reborde de 11 palmos (1 palmo  $\approx$  21 centímetros) para embarque y desembarque. La obra se derrumbó durante la construcción. Entre 1695 y 1750 hubo sucesivos intentos de rehacer el dique pero sin éxito.

En 1679 se había concedido por Real Orden a la capital del Reino de Valencia el derecho a ser puerto de tráfico de mercancías para otros reinos.

En estos años, el tráfico principal que entraba por el Puerto de Valencia eran productos manufacturados, materias primas y artículos de lujo. También llegaban productos alimenticios: sal, almendras, vino, pasas y cereales. El origen de este tráfico era, entre otros, Italia, Flandes, Francia e Irlanda. Parte se consumía en el propio Reino de Valencia y parte se embarcaba para Barcelona y Mallorca. Los productos que salían de Valencia eran, principalmente, paños, objetos de cerámica, tejidos y otros artículos de seda.

Otra anécdota de la historia del Puerto de Valencia es el de la “competencia” con el Puerto de Cullera. Puesto que el Puerto de Valencia tenía problemas por el continuo avance de la línea de costa y la llegada de arenas, desde el siglo XIV se repetirían en sucesivas ocasiones los argumentos a favor de construir el puerto comercial del Reino de Valencia en Cullera, al abrigo del cabo de esa población. La idea no llegó a prosperar nunca.

En 1791 se concedió al Puerto de Valencia, por Real Orden, el privilegio del comercio con América. Ese mismo año se decidió hacer un nuevo embarcadero. Se iniciaron las obras en 1792, bajo la dirección de Manuel Miralles, y se sucedieron los periodos de actividad y suspensión de los

trabajos por diversos motivos, principalmente los problemas de crecimiento de la playa y la Guerra de la Independencia.

Así se llegó a 1821 con la parte de Levante de la dársena construida hasta el punto en que actualmente empieza el Transversal de Levante. Por su parte, la rama sur o contramuelle, tenía 670 m en el año 1830; de ellos se demolieron 280. A pesar de estas nuevas obras, la explotación del puerto seguía siendo deficiente por los aterramientos y por la imposibilidad de atracar en los nuevos muelles que eran de escollera.

En 1852 el Ingeniero de Caminos Juan Subercase presenta un nuevo proyecto consistente en dos diques, un rompeolas exento y dos transversales (de Levante y de Poniente) que separarían la dársena del antepuerto. En 1865 Francisco García San Pedro, discípulo del anterior, presentó un proyecto modificado sobre la orientación de la cabeza del contramuelle. Dos años más tarde, el piloto Juan Bautista de la Concepción Llovera Lloved reforma el proyecto, prolongando el Dique de Levante 500 m y desviándolo 3/4 hacia el este.

En 1869 la Diputación Provincial de Valencia se hizo cargo del puerto, dejando de ser de competencia municipal para pasar a ser gestionado por la Provincia. En 1880, de acuerdo con la Ley de Puertos del 7 de mayo de ese mismo año, se constituye la Junta de Obras del Puerto de Valencia, encargada de llevar a cabo las obras del puerto y de administrar los fondos.

En 1886 el Puerto de Valencia estaba formado por una dársena de abrigo de muelles no atracables. De ahí que en esos años los esfuerzos fueran encaminados a proyectos para la creación de línea de atraque y superficie de muelles. En 1898 se terminaron las obras del proyecto del Ingeniero Amado de Lázaro (proyecto de 1884), con lo que el puerto contaba en ese

año con una dársena (la actual dársena interior) de 2.013 m de línea de atraque, 253.751 m<sup>2</sup> de superficie (entre muelles y transversales) y un calado de 7,5 m. En el antepuerto y el canal de entrada el calado era de 8 m.

Mientras tanto, en 1896 se había aprobado el proyecto del Ingeniero Manuel Maese de la Peña para construir diques exteriores para el ensanche y mejora del puerto. En el año 1931 se terminaron las obras. Se construyeron cuatro diques exteriores a la dársena interior: norte (1.133 m), este (824 m), sur (1.029 m) y oeste o del Turia (1.324 m). Ese mismo año se construyó el Puente de Astilleros. Además desde 1910, bajo la dirección del Ingeniero José M<sup>a</sup>. Fuster, se emprendió la construcción de tinglados y de la verja de cierre del puerto y se puso el alumbrado de los muelles. Entre 1932 y 1936 se pavimentaron y urbanizaron los muelles, se mejoraron los edificios y se hicieron dos almacenes en el Muelle de Levante.

La Guerra Civil trajo consigo gravísimos daños en las instalaciones (muelles, pavimentos, vías férreas y canalizaciones), y daños, aunque no tan graves, en los diques de abrigo. En 1939 se retoman las obras del espigón y del Muelle del Turia, que se terminan en 1954. Las características de esta instalación son 267 m de longitud, 120 m de ancho y 9 m de calado.

En 1957 hubo una riada en la ciudad de Valencia que llevó a desviar el cauce del río Turia. Entonces se pensó en construir otro dique (el Nuevo Dique del este), que crearía una gran superficie abrigada dentro de la cual tendrían cabida sucesivas ampliaciones del Puerto de Valencia, hasta la nueva desembocadura del río Turia. El 25 de abril de 1969 se emite una Orden Ministerial del Ministerio de Obras Públicas por la que se amplía la

Zona de Servicio del puerto hasta el nuevo cauce del río. El nuevo Dique del este tiene 1.700 m de longitud y sigue una orientación norte-sur paralela a la costa.

Entre 1969 y 1973 se construyó el Muelle sur, de 600 m de longitud, 150 m de ancho y 14 m de calado. En 1979 se termina la prolongación del Muelle de Levante, con 496 m de largo y 14 m de calado. Más adelante, en 1988, se llevó a cabo el nuevo acceso sur por carretera al puerto y en 1998 quedaba terminado el Muelle Príncipe Felipe, donde actualmente está ubicada la Terminal Pública de Contenedores (TPC). Dicho muelle fue inaugurado por S.A.R. el Príncipe Felipe en marzo de 1999, habiéndose ganado 100 Has al mar, que significan 1.500 m de línea de atraque con 16 m de calado.

El 26 de noviembre de 2003, la Ciudad y el Puerto de Valencia resultaron designados como sede para celebrar las regatas correspondientes a la XXXII Edición de la Copa América en el año 2007. El Consorcio Valencia 2007, entidad pública en la que se integran las administraciones estatal, autonómica y municipal, fue la encargada de gestionar las infraestructuras que había que acometer para llevar a cabo las necesarias transformaciones en el Puerto de Valencia que exigían la celebración de esta competición. A finales de 2004 se comenzó la ejecución de la construcción del canal de comunicación de la dársena interior con mar abierto y la construcción de la nueva bocana. Y en enero de 2005 se finalizó el recrecido de los cantiles de la dársena interior que albergaron las bases definitivas para la mayoría de los equipos.



Figura 3. Obras de acondicionamiento para Copa América

Otras obras portuarias más recientes que han modificado la morfología del Puerto de Valencia han sido la construcción del Muelle del Dique del este y su transversal para vehículos; el Muelle Transversal de Costa donde se ubica la terminal de contenedores de Mediterranean Shipping Company y el Muelle de Llovera continuo al de Levante donde opera TCV. También se ha realizado una gran ampliación de las instalaciones náutico deportivas situadas al sur.

La última obra de ampliación realizada en el Puerto de Valencia es la recogida en el Plan Director que fue aprobado por el Organismo Público Puertos del Estado en 2006 y que obtuvo la resolución positiva de la Declaración de Impacto Ambiental en 2007. Esta ampliación se inició en 2008 finalizándose la parte correspondiente a las obras de abrigo de la primera fase en 2012. Consiste en la creación de una nueva dársena al

norte que acogerá un muelle de contenedores y un área de cruceros en una primera fase. En la segunda fase se proyecta crear una explanada anexa al Muelle del Dique del este mediante la creación de un contradique.

La siguiente figura recoge las dos fases de la ampliación en ejecución.

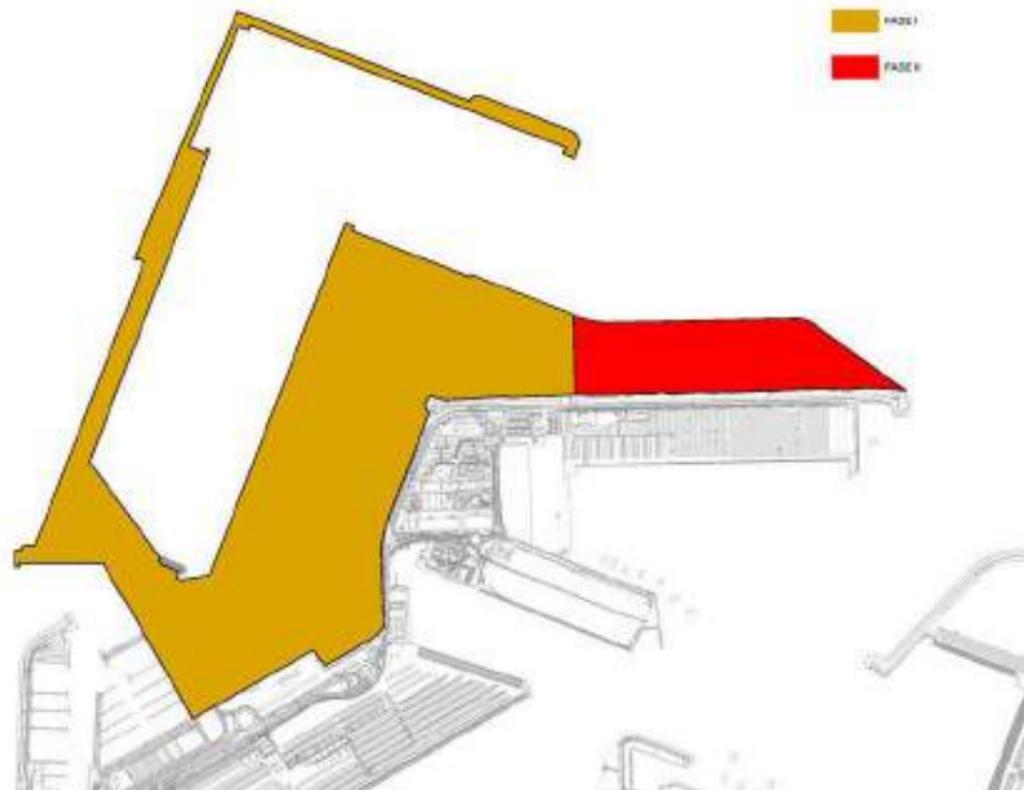


Figura 4. Ampliación en ejecución

La siguiente imagen muestra un resumen de la evolución seguida por el Puerto de Valencia desde sus inicios en el siglo XVII.

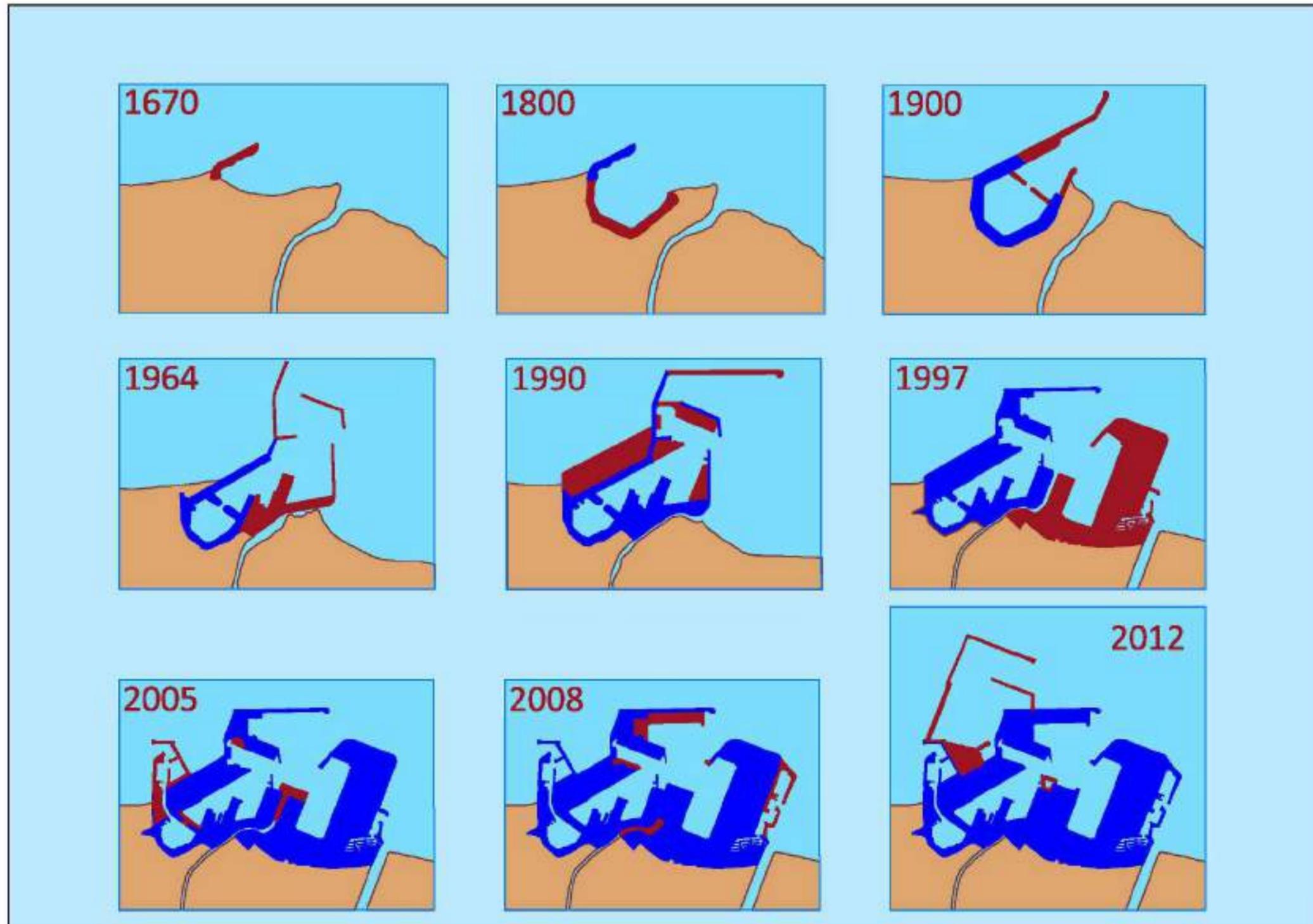


Figura 5. Evolución del puerto

### 3. PLANEAMIENTO

#### 3.1. Planeamiento Urbanístico

##### 3.1.1. Plan General de Ordenación Urbana de Valencia

El vigente Plan General de Ordenación Urbana (en adelante PGOU) de Valencia se aprobó por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 28 de diciembre de 1988 y fue publicado el 31 de octubre de 1990 en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia.

Este documento califica básicamente la Zona de Servicio Terrestre del puerto como Sistema General de Transportes “Área Portuaria GTR-3”.

Dicha calificación resulta concordante con las previsiones contenidas en la legislación vigente de aplicación a los puertos de interés general, de acuerdo con la cual el artículo 56 del Texto refundido establece: “Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la Zona de Servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.”

En el Anejo 1 se incluyen los planos de clasificación del PGOU que recogen el Puerto de Valencia.

En el momento de elaboración de este documento, el Ayuntamiento de Valencia está tramitando la Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia. La APV ha participado en la fase de información y ha presentado un informe que se recoge en el Anejo 2. El sentido en el que están realizadas dichas observaciones es coherente con las determinaciones del presente DEUP:

En relación con el planeamiento urbanístico, además de lo anterior, cabe decir que las relaciones puerto-ciudad, o dicho de otra forma APV-Ayuntamiento, se vienen articulando de forma negociada mediante la suscripción de Convenios; entre estos hay que destacar los dos siguientes: “Convenio de colaboración entre el Excmo. Ayuntamiento de Valencia y el Puerto Autónomo de Valencia sobre la ordenación urbanística del entorno portuario y su relación con la ciudad” de mayo de 1986 y el Convenio de cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia para la modernización de infraestructuras del puerto de Valencia de 1997.

##### 3.1.2. Plan Especial de Ordenación de la Zona sur del Puerto de Valencia

Antes de la entrada en vigor de la anterior Ley de Puertos 27/1992 y en virtud de la entonces vigente Orden Ministerial de 29 de marzo de 1979, sobre los Planes de Ordenación de la Zona de Servicio de los puertos de interés general, con fecha julio de 1990 se redactó el “Proyecto de Plan Especial de Ordenación de la Zona sur del Puerto”. Dicho Plan Especial fue aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Valencia el 11 de octubre de 1990, de acuerdo con el Real Decreto 16/1981, de 16 de octubre.

El ámbito de aplicación territorial de este Plan Especial abarca desde el margen derecho del antiguo encauzamiento del río Turia, al norte, hasta el margen izquierdo del nuevo cauce del río Turia y el dique de abrigo de las obras de ampliación Sur del Puerto, al sur. Limitando al este con el dique de abrigo de la nueva dársena sur sensiblemente paralelo al canal de entrada al Puerto, y al oeste con la valla de cerramiento de la Zona de Servicio del Puerto que discurre junto al poblado de Nazaret y con un trazado que se aproxima al Camino del Canal y acaba contra la margen izquierda del azarbe que sirve de desagüe a la depuradora de Pinedo.

En el Anejo 3 se incluye plano del ámbito de aplicación del Plan Especial de la Zona sur.

El antecedente de dicho Plan Especial es el “Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Valencia y el Puerto Autónomo de Valencia sobre la ordenación urbanística del entorno portuario y su relación con la ciudad”, de 19 de mayo de 1986; este convenio posibilitó tanto la eliminación del tráfico de vehículos pesados por el centro urbano de Valencia mediante la programación del acceso sur al Puerto de Valencia desde la V-30 como la ampliación sur del Puerto. Este doble objetivo, se articulaba, además, con medidas complementarias encaminadas a favorecer la interacción puerto-ciudad. Así en la zona sur se generaban espacios verdes entre el recinto portuario y el núcleo urbano del barrio de Nazaret, para mitigar sobre el mismo los efectos del desarrollo portuario. Mientras que en la Zona norte se permitía el acceso ciudadano a determinados sectores de la Zona de Servicio del Puerto como es la dársena Interior y terrenos adyacentes.

En consecuencia, el Plan Especial de la Zona sur tenía como objeto la ordenación de un área de la Zona de Servicio del Puerto Autónomo de

Valencia donde actualmente se encuentran el Muelle Príncipe Felipe, inaugurado en 1998, los muelles adosado al viejo cauce y de Costa, y el resto de terrenos de la Zona de Servicio situados al oeste de estos muelles.

El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria se han comprometido a través del Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de Valencia de 2013, a ordenar el área sur de la Zona de Servicio del puerto en contacto con el núcleo urbano de Nazaret.

### **3.2. Planificación Portuaria**

#### 3.2.1. Plan Estratégico de Valenciaport

En 2001, la Autoridad Portuaria de Valencia presentó el Plan Estratégico 2015 de Valenciaport, en cuya elaboración se contó con la activa participación tanto de los principales clientes y operadores portuarios como de los estamentos económicos y sociales más importantes, destinado a potenciar el desarrollo de los tres puertos que gestiona: Valencia, Sagunto y Gandía, con los siguientes objetivos clave:

- Consolidar Valenciaport como la principal entrada y salida interoceánica de la Península Ibérica.
- Convertirlo en el distribuidor regional y plataforma logística intermodal líder del Mediterráneo.
- Disponer en 2015 de capacidad para atender un tráfico de 68 millones de toneladas y cuatro millones de TEUs.

El Plan contiene siete líneas estratégicas de desarrollo que se despliegan a su vez en proyectos estratégicos prioritarios. El desarrollo del Plan

Estratégico se materializa mediante fuertes inversiones públicas y privadas en:

- Nuevas infraestructuras y equipamientos portuarios y logísticos.
- Ampliación y nuevas obras de accesos ferroviario y por carretera.
- Nuevas instalaciones y servicios de información y comunicación.
- Mantenimiento y conservación de instalaciones.
- Acciones de mejora de la gestión en:
  - Comercialización y promoción.
  - Procesos y servicios.
  - Formación del capital humano.
  - Medio ambiente.

Para superar con éxito las nuevas demandas y retos planteados, la APV previó ampliar el espacio portuario en infraestructuras, con máximo respeto al medio ambiente, a fin de disponer de capacidad para atender un tráfico que duplicará en 2015 los niveles del 2002.

Las inversiones en infraestructuras posibilitarán nuevos espacios operativos, estando previsto un aumento de la capacidad de Valenciaport, lo cual exigía disponer de nuevos espacios abrigados en los Puertos de Valencia y Sagunto. Este es el origen del Plan Director que ampara la ampliación del Puerto de Valencia.

A la hora de establecer los papeles que deberían asumir cada uno de los dos puertos principales, Valencia y Sagunto, seleccionó, como alternativa

óptima la denominada de “especialización” que orienta cada una de los puertos hacia la especialización en tráficos homogéneos, frente a la alternativa “multifunción”, que reparte los tráficos entre los dos puertos en base a su oferta de infraestructuras.

Con la línea estratégica seleccionada, el Puerto de Valencia se orientará y potenciará su actividad hacia el tráfico de contenedores interoceánicos, mientras que el Puerto de Sagunto se orientará hacia tráficos complementarios (mercancía general no contenedorizada, graneles, etc.) sin excluir una eventual aplicación al tráfico de contenedores.

En 2009 la APV decidió abordar la actualización de su Plan Estratégico con el fin de adaptarlo al contexto económico actual (caída del comercio internacional y del de fletes, situación de los mercados financieros,...), teniendo en cuenta además que el cambio del marco legal previsto alteraría las relaciones competitivas de los puertos de interés general del sistema portuario español. Dentro de este proceso de actualización del Plan Estratégico se decidió revisar tanto los objetivos estratégicos fijados para 2015, y ya alcanzados en 2010, como las políticas portuarias, de inversión, comerciales y de organización y servicios ampliando su horizonte temporal hasta 2020.

La misión que recoge dicho Plan es: *Favorecer de manera sostenible la competitividad exterior del tejido empresarial de su área de influencia a través de una oferta competitiva en calidad y precio de infraestructuras y servicios portuarios, marítimos, intermodales y logísticos alineados con las políticas europeas de transporte.*



El objetivo para 2020 recogido en dicho documento es alcanzar los 90 millones de toneladas y 5,6 millones de TEUs; el mismo también establece objetivos de sostenibilidad económica.

La estrategia a adoptar se basa en la explotación de las capacidades de Valenciaport como hub mixto, optimizando los costes de escala y el volumen mix de import-export y local; para ello, el Puerto de Valencia se especializará principalmente como combinación de contenedores de import/export y de tránsito interoceánico; también cruceros, ferries y náutica de recreo.

### 3.2.2. Plan Director del Puerto de Valencia

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general en su Artículo 38.1 establecía que:

*1. La construcción de un nuevo puerto de titularidad estatal, la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente, que*

*alteren significativamente su configuración, requerirá la previa aprobación de un Plan Director de Infraestructuras del puerto.*

*El proyecto de Plan Director de Infraestructuras será elaborado por la Autoridad Portuaria e incluirá: la definición de las necesidades de desarrollo de un puerto durante un horizonte temporal de, al menos, 10 años, la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y selección de la más óptima, estudios de impacto ambiental que procedan, previsión de desarrollo por fases, valoración y recursos, análisis financiero y de rentabilidad, y análisis de accesos terrestres.*

*La aprobación del Plan Director de Infraestructuras que tenga como objeto la construcción de un nuevo puerto corresponderá al Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado.*

*2. Previa a su aprobación y una vez realizada la tramitación ambiental que corresponda por las Autoridades Portuarias, se elevará por Puertos del Estado al Ministerio de Medio Ambiente para la evaluación de impacto ambiental, cuando proceda. Asimismo, y previa su aprobación, se dará audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.*

*3. La ejecución de las obras previstas en un Plan Director de Infraestructuras requerirá, en su caso, la modificación del Plan de utilización de los espacios portuarios, de acuerdo con lo previsto en el artículo 97 de esta ley.*

La Autoridad Portuaria de Valencia redactó, como consecuencia del Plan Estratégico y conforme a la Ley citada anteriormente, el correspondiente Plan Director del Puerto de Valencia para formalizar la creación de una

nueva dársena en la zona norte del mismo. La configuración de las obras de ampliación consistía en un desarrollo de la zona NE del puerto actual aprovechando los espacios de agua existentes entre el Dique de Levante y el Dique norte. Como límite espacial de las nuevas obras de imponen dos ejes. Por el lado norte, la línea W → E que pasa por el límite norte de la Zona de Servicio actual del puerto en su punto de confluencia con la playa de la Malvarrosa. Por el lado sur, la línea imaginaria que une el codo del Dique sur y el extremo del Dique del este.

La ampliación contará en su primera fase con un muelle para mercancía general containerizada y otro destinado a cruceros. La segunda fase destinará a contenedores parte del puerto existente actualmente y se ampliará el actual muelle dique del este por el exterior para poder conformar otra terminal dedicada a contenedores.

En el interior de esta dársena ya se están construyendo los atraques asignados a buques de cruceros. La siguiente figura recoge una simulación de cómo quedará el puerto tras la ampliación prevista.

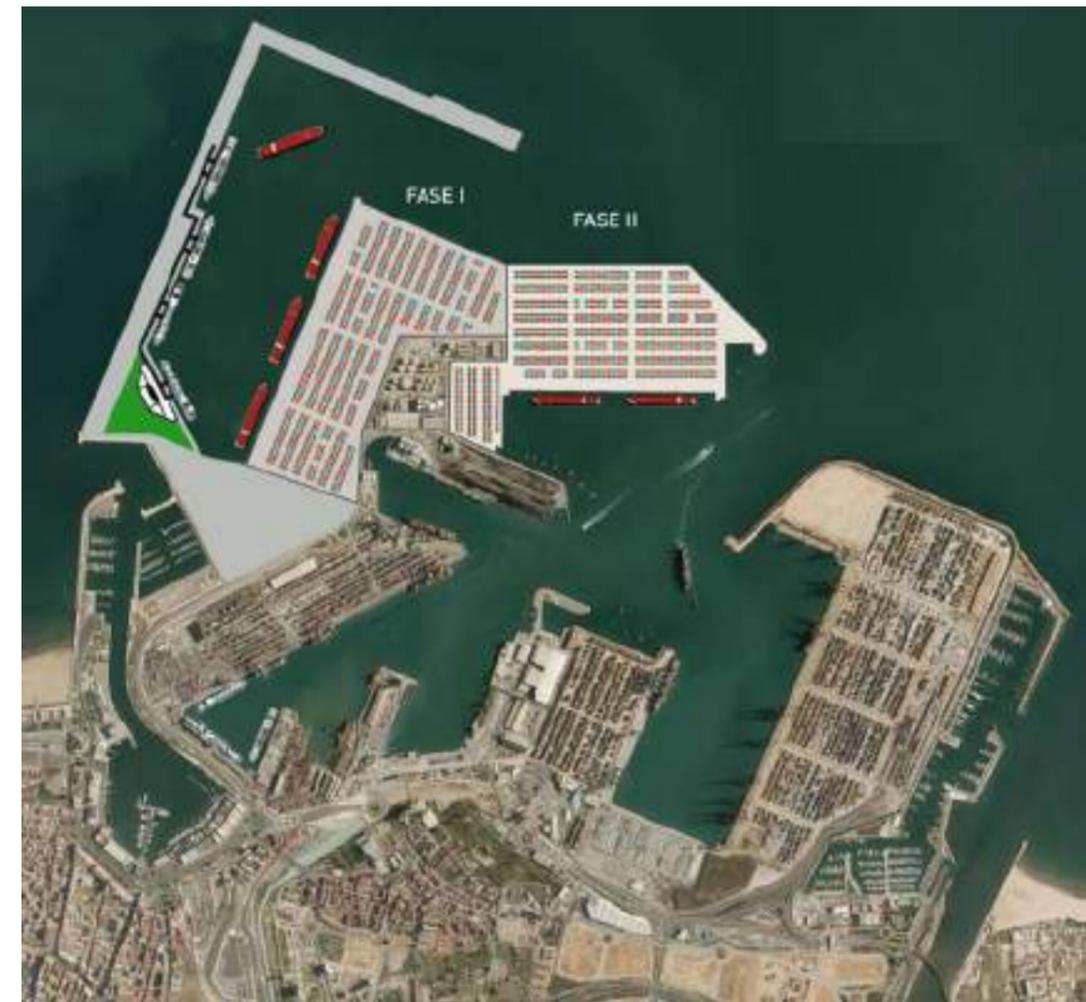


Figura 6. Montaje de cómo quedará el puerto tras finalizar la ampliación

El Plan Director del Puerto de Valencia fue aprobado por el Organismo Público Puertos del Estado con fecha 18 de julio de 2006 y las obras de ampliación propuestas, una vez cumplido el trámite de información pública del Estudio de Impacto Ambiental conjuntamente con el Anteproyecto, obtuvieron la resolución positiva de la Declaración de Impacto Ambiental por parte del Ministerio de Medioambiente, firmada el 30 de julio de 2007 y publicada en el Boletín Oficial del Estado el jueves 16 de agosto de 2007.

Un plano de la solución aprobada se recoge en el Anejo 4.

### 3.3. Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Valencia

#### 3.3.1. Antecedentes

La Zona de Servicio del Puerto de Valencia fue aprobada el 10 de mayo de 1950 mediante la preceptiva Orden Ministerial.

El 11 de noviembre de 1957 se hizo un proyecto para modificarla en la zona próxima al barrio del Cabañal, modificación que se aprobó el 5 de marzo de 1958.

El 18 de noviembre de 1959 se emite una Orden Ministerial que obliga a redactar proyectos reformados en la Zona de Servicio de todos los puertos.

El 14 de abril y el 19 de junio de 1962 se expiden sendas resoluciones de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas que incluyen normas para cumplir la anterior Orden Ministerial. Como consecuencia de estas órdenes, el 17 de enero de 1964 se hizo el Proyecto Reformado de Zona de Servicio del Puerto de Valencia, dicho Proyecto no cerraba la delimitación de la Zona de Servicio por la parte sur, puesto que por aquel entonces se estaban haciendo las obras de desviación del cauce del río Turia (conocidas como Solución sur) y la idea era esperar a la terminación de dichas obras para dejar definida la delimitación.

#### 3.3.2. Zona de Servicio según O.M. de 25 de abril de 1969

Mientras se tramitaba el citado Proyecto Reformado, se redactó un nuevo Proyecto Reformado, de 1 de junio de 1968, para corregir y completar aquél. Este nuevo proyecto, que incluía los terrenos en la parte sur del puerto hasta la nueva desembocadura del Turia y cerraba la Zona de

Servicio en esa parte, se aprobó por Orden Ministerial de 25 de abril de 1969.

Esta Orden, además de definir el límite de la Zona de Servicio Terrestre, proporcionó la desafectación de los terrenos que habían quedado excluidos de la misma, desafectación que se llevó a cabo el 18 de noviembre de 1969.

La Zona de Servicio aprobada por la Orden Ministerial de 25 de abril de 1969 es, básicamente, la vigente, teniendo en cuenta las modificaciones posteriores a dicha Orden, que se exponen en el siguiente punto.

En el Anejo 5 se incluye la Orden Ministerial, de 25 de abril de 1969 por la que se aprueba el proyecto reformado de la zona de servicios del Puerto de Valencia así como los planos correspondientes a la misma.

#### 3.3.3. Modificaciones de la Zona de Servicio posteriores a la O.M. de 25 de abril de 1969

El Puerto de Valencia tiene pues su Zona de Servicio Terrestre aprobada por la Orden Ministerial de 25 de abril de 1969 siendo la actualmente vigente a excepción de las cuatro siguientes modificaciones posteriores a dicha Orden:

- Orden Ministerial de 31 de mayo de 1999.
- Orden Ministerial de 7 de febrero de 2001.
- Orden Ministerial de 30 de octubre de 2012.
- Expropiación zona talleres

Dichas Órdenes Ministeriales así como otras actuaciones sobre el dominio público portuario recogen básicamente lo siguiente:

- Orden Ministerial de 31 de mayo de 1999

Esta Orden es consecuencia del Convenio de 14 de octubre de 1997 para la "Modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia" y en el que se incluye la operación Balcón al Mar. A través de esta Orden se, desafectó del dominio público portuario estatal los terrenos de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia circundantes con la denominada Dársena Interior del Puerto, con una superficie total estimada de 237.261 m<sup>2</sup>. En la desafección no se comprenden los siguientes bienes inmuebles de la Zona de Servicio:

- a) Los correspondientes a los edificios y sus instalaciones anexas enclavados en la superficie desafectada de que igualmente se hizo mérito, y que son los de la Estación Marítima, el Edificio del Reloj, el Edificio de Oficinas Generales de la Autoridad Portuaria, el Edificio de Sanidad, el Edificio de la Aduana, el Edificio del Varadero y el Edificio Fitosanitario.
- b) Una franja de terreno de 7 metros de anchura desde el cantil del muelle hacia tierra en todo el perímetro de la Dársena interior, a excepción del tramo comprendido entre la parte sur del Tinglado n<sup>o</sup> 5 y el final del módulo 6 del Tinglado n<sup>o</sup> 4, en el Muelle de Nazaret, en el que la citada franja queda reducida a 4,5 metros desde el cantil del muelle.
- c) La superficie de perímetro trapezoidal situada al norte de la calle Doctor Marcos Sopena, en la que se ubican los talleres y otros

servicios de la Autoridad Portuaria, y cuyos límites son lo que se describen en la susodicha Orden Ministerial".

La citada Orden Ministerial ha sido posteriormente complementada por la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento, de 19 de febrero de 2003, que en nada altera ni desvirtúa el alcance de la desafección operada en 1999, si bien modifica parcialmente su parte dispositiva. En concreto dispone que: "A los terrenos desafectados de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia se les dará el destino que proceda con arreglo al ordenamiento jurídico vigente. La Autoridad Portuaria de Valencia conservará el uso temporal de los terrenos que se desafectan hasta la finalización de las obras proyectadas, aunque podrá acordar y formalizar cesiones parciales, siempre que las mismas no afecten o interfieran negativamente en el normal desarrollo de la actividad portuaria y, en definitiva, en el eficaz ejercicio de las funciones atribuidas legalmente a las Autoridades Portuarias".

Las obras proyectadas a las que se hace referencia son la aprobación del proyecto de las obras de Acceso norte por carretera al Puerto de Valencia y la ejecución en su totalidad de la fase del proyecto que enlace las zonas norte y sur del Puerto, y asimismo, la aprobación y ejecución en su totalidad de la fase del proyecto del Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto por su zona sur.

- Orden Ministerial de 7 de febrero de 2001

Esta Orden Ministerial desafectó del dominio público portuario estatal una parcela de 60.908 m<sup>2</sup> de la zona sur de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia. La citada parcela limita, al este, por la carretera del Acceso sur; al oeste, por la línea de delimitación de la Zona de Servicio del puerto de Valencia, aprobada por Orden de 25 de abril de 1969 y valla de

cerramiento de los terrenos ocupados por el restaurante La Garrofa; al norte, por la línea perpendicular a los precitados límites este y oeste, trazada a la altura del punto situado a 45 metros y 11 centímetros a partir del quiebro hacia el norte de la valla de cerramiento de la Garrofa, y al sur, por la confluencia de la carretera del acceso sur en su salida hacia el denominado Camino del Canal y la línea de delimitación de la Zona de Servicio. Estos terrenos se incorporaron al patrimonio de la Autoridad Portuaria de Valencia.

- Orden Ministerial de 30 de octubre de 2012

Se desafectan del dominio público portuario estatal, por resultar innecesarios para los fines portuarios, los terrenos situados en los Muelles de la Aduana y del Grao, consistentes en dos superficies discontinuas de 1.350 m<sup>2</sup> y 89 m<sup>2</sup>, aproximadamente, con la siguiente descripción:

a) Superficie nº 1.

Consiste en una franja de 1,40 m. de ancho que comienza a 12,60 metros de la fachada norte de la base de Alinghi y se sitúa paralela a la fachada este de dicha base en dirección sensiblemente perpendicular al cantil y con una longitud de 28,47 m.

Además de la franja anteriormente descrita, esta superficie nº 1 está formada fundamentalmente por una franja que queda limitada, en una longitud de 185 m. a contar desde la fachada este de la base de Alinghi, por dos líneas paralelas al citado cantil y situadas respectivamente a 35 m. y 42 m. del mismo; estas líneas son coincidentes con el antiguo cantil (antes del adelantamiento del mismo) y con el límite de la Zona de Servicio Terrestre vigente en ese entorno.

Tras el rectángulo descrito en el párrafo anterior la franja a desafectar se completa por el oeste con una superficie trapezoidal contigua a la misma y cuya anchura pasa de los 7 m. a 7,26 m. en su extremo a lo largo de una longitud de 4 m.

En total esta superficie nº 1 mide 1.350 m<sup>2</sup>, aproximadamente.

b) Superficie nº 2.

Esta superficie con 89 m<sup>2</sup> está formada por una pequeña área de terrenos de dominio público portuario ocupados por la base Luna Rossa en el Muelle del Grao.

Básicamente la superficie nº 2 tiene forma de L con un lado (mayor) de 22,16 m. de longitud y 3,42 m. de anchura y el otro (menor) de 9,50 m. de longitud y 2,38 m. de anchura.

La superficie se acopla a la fachada marítima de la base Luna Rossa que en su lado NE adopta la citada forma de L.

Los terrenos desafectados se incorporaron al patrimonio de la Autoridad Portuaria de Valencia.

- Expropiación zona talleres

En el año 2000, con motivo del "Proyecto de expropiación para la ejecución del Planeamiento de la actuación aislada nº 5 del Plan especial del Paseo Marítimo de Valencia", promovido por el Ayuntamiento de Valencia, resultó expropiada una pequeña parte de la zona de talleres ubicada en la calle Dr. Marcos Sopena 21: 1.293,40 m<sup>2</sup> de suelo y 860 m<sup>2</sup> de vuelo, consistente en un conjunto de edificaciones formadas por una nave industrial destinada a almacén, un aparcamiento cubierto y un local destinado a alojar un transformador eléctrico. De acuerdo con el Plan

General de Ordenación Urbana, la finca se destinaba a vía pública dentro del suelo clasificado como urbano.

Además de lo expuesto anteriormente, y aunque no afectan a la Zona de Servicio Terrestre, cabe señalar dos cesiones realizadas al Ayuntamiento de Valencia, son las siguientes:

- *Cesión, a favor del Ayuntamiento de Valencia, de los bienes desafectados del dominio público portuario, por la operación “Balcón al mar”. (Tinglados nº 2, 4 y 5).*

Mediante acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de fecha 5 de mayo de 2003, se autorizó la cesión gratuita a favor del Ayuntamiento de Valencia de los Tinglados números 2, 4 y 5 ubicados en la dársena interior del Puerto de Valencia, conforme al documento sometido a su deliberación y aprobación; acuerdo que se materializó mediante el otorgamiento ante Notario de la correspondiente escritura pública de cesión gratuita, de fecha 7 de mayo de 2003.

- *Convenio de cesión de bienes que integran la Dársena Interior del Puerto de Valencia a favor del Ayuntamiento de Valencia*

En 2013 se cedieron al Ayuntamiento de Valencia determinados bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria de Valencia ubicados en la dársena interior del Puerto de Valencia y que forman parte de la Marina Real Juan Carlos I. Estos bienes ya no estaban incluidos en de la Zona de Servicio Terrestre, pues se desafectaron como consecuencia de las Órdenes ministeriales citadas anteriormente. Por lo que no se desarrolla ese Convenio en este documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

En el Anejo 6 se recogen las tres órdenes ministeriales anteriores con sus planos correspondientes, así como un plano resultante de la expropiación de la zona de talleres y un plano de los bienes cedidos al Ayuntamiento según el Convenio de cesión de 2013.

### **3.4. Zona de Servicio de Agua del Puerto de Valencia**

La superficie de agua de la actual Zona de Servicio del Puerto de Valencia viene determinada en función de la disposición adicional primera de la Ley 27/1992, de Puertos y de la Marina Mercante, que en relación con la Zona de Servicio, establece: “En tanto no se proceda a la delimitación prevista en el artículo 15.1, se considerará Zona de Servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la Zona de Servicio existente a la entrada en vigor de la presente Ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente”.

De acuerdo con lo establecido por la anterior disposición adicional, la Orden del Ministerio de Obras Públicas, de 23 de diciembre de 1966, sobre aplicación de las nuevas tarifas por Servicios Generales en los Puertos, en su Anejo número 2 que delimitó las aguas del Puerto de Valencia a efectos tarifarios establece que la zona I del Puerto de Valencia está constituida por las aguas limitadas y encerradas por todas las obras exteriores del mismo, y que la zona II de este puerto está constituida por las aguas comprendidas entre las normales a la costa por los puntos: desembocadura de la acequia de Vera al norte, y ruinas del Cuartel de la Guardia Civil al sur, la línea de costa y las obras exteriores del puerto. Dicha Orden se adjunta como Anejo 7.

#### 4. ANÁLISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD

Los datos que figuran en el presente apartado son los correspondientes al último anuario estadístico publicado, es decir, el del año 2011. Los datos de tráfico se han actualizado a 2012.

##### 4.1. Situación y morfología de la costa

El Puerto de Valencia es un puerto artificial integrado en el municipio de Valencia. Su localización exacta es longitud 0° 18,1'W y latitud 39° 26,9'N, según coordenadas referidas al faro ubicado en la confluencia de los Diques del norte y Nuevo del este.

##### 4.2. Características técnicas

###### 4.2.1. Canal de entrada

Las características físicas del canal y boca de entrada se resumen en la siguiente tabla:

| CARACTERÍSTICA       | CANAL DE ENTRADA | BOCA DE ENTRADA |
|----------------------|------------------|-----------------|
| Orientación          | SE               | S               |
| Anchura              | 500 m            | 260 m           |
| Calado en B.M.V.E.   | 18,5 m           | 18,5 m          |
| Naturaleza del fondo | arenas           | -               |
| Longitud             | 2.450 m          | -               |

Tabla 1. Características del canal y boca de entrada

El Puerto de Valencia cuenta con una superficie abrigada de 425 hectáreas.

###### 4.2.2. Diques

El Puerto de Valencia está configurado principalmente por los diques del norte y del este, y el contradique de la ampliación sur situado junto a la

desembocadura del Nuevo Cauce del río Turia. Las obras de ampliación han generado una nueva dársena con su correspondiente dique y contra dique.

###### 4.2.3. Dársenas

En el Puerto de Valencia hay seis dársenas que se pueden agrupar en tres tipos: las comerciales, la pesquera y otros usos. Las dársenas comerciales son las siguientes:

- Dársena este
- Dársena Xitá
- Dársena de Levante
- Dársena Interior
- Dársena del Turia
- Dársena sur

Las dársenas comerciales ocupan una superficie de 295,15 Ha. Las dársenas pesqueras cuentan con una superficie de 2,07 Ha. El resto de dársenas tienen una superficie de 21,25 Ha. Las dársenas destinadas a Copa América disponen de una superficie de 58,93 Ha.

###### 4.2.4. Muelles

En la siguiente tabla se recogen las magnitudes básicas de los distintos muelles, que conforman el puerto en un recorrido norte-sur, y en el plano adjunto aparece la ubicación espacial de los mismos.

**Muelles y atraques en dársenas comerciales**

| NOMBRE                                      | LONGITUD (m) | CALADO (m) | ANCHO (m) |
|---|--------------|------------|-----------|
| Muelle Dique del Este                       | 970          | 16,00      | -         |
| Norte                                       | 837          | 16,00      | 210,00    |
| Muelle Desguace                             | 200          | 7,500      | 70,00     |
| Espigón Norte (TCV)                         | 176          | 9,00       | 70,00     |
| Levante (TCV)                               | 1.050        | 14,00/9,00 | 370,00    |
| Levante (Terminales del Turia)              | 430          | 12,00      | 220,00    |
| Transversales                               | 395          | 12,00      | 45,30     |
| Poniente Tramo 1º                           | 159          | 9,00       | 101,00    |
| Poniente Tramo 2º                           | 220          | 11,00      | 101,00    |
| Espigón Turia, paramento Norte, tramo 1     | 62           | 9,00       | 75,50     |
| Espigón del Turia, paramento Norte, tramo 2 | 219          | 11,00      | 75,50     |
| Espigón Turia Testero                       | 183          | 14,00      | -         |
| Espigón Turia, paramento Sur, tramo 1       | 153          | 9,00       | 75,50     |
| Espigón Turia, paramento Sur, tramo 2       | 194          | 11,00      | 75,50     |
| Turia                                       | 387          | 9,00       | 120,00    |
| Sur   | 595          | 14,00      | 200,00    |
| Pantalán Sur                                | 210          | 12,00      | -         |
| Transversal de Costa                        | 686          | 16,00      | -         |
| Costa                                       | 502          | 17,00      | -         |
| Príncipe Felipe                             | 1.500        | 16,00      | 600,00    |
| Este  | 330          | 16,00      | -         |

Tabla 2. Muelles y atraques en dársenas comerciales

**Muelles y atraques en dársenas pesqueras**

| NOMBRE                        | LONGITUD (m) | CALADO (m) | ANCHO (m) |
|-------------------------------|--------------|------------|-----------|
| Transversal Poniente Interior | 212          | 7,00       | 45,3      |

Tabla 3. Muelles y atraques en dársenas pesqueras

**Muelles y atraques en dársena Port America's Cup**

| NOMBRE                       | LONGITUD (m) | CALADO (m) | ANCHO (m) |
|------------------------------|--------------|------------|-----------|
| Transversal Levante Interior | 185          | 8,00       | 45,30     |
| Aduana                       | 253          | 8,00       | 77,00     |
| Grao-1                       | 158          | 8,00       | 55,00     |

| NOMBRE                        | LONGITUD (m) | CALADO (m) | ANCHO (m) |
|-------------------------------|--------------|------------|-----------|
| Grao-2                        | 64           | 8,00       | 81,00     |
| Estación 1                    | 204          | 8,00       | 141,00    |
| Estación 2                    | 130          | 8,00       | 90,00     |
| Pantalán Dársena Interior - 1 | 240          | 8,00       | 21,00     |
| Pantalán Dársena Interior - 2 | 216          | 8,00       | 14,00     |
| Nazaret                       | 174          | 8,00       | 140,00    |
| Muelle Norte                  | 735          | 4,00/7,00  | -         |
| Muelle Sur                    | 1.131        | 7,00       | -         |

Tabla 4. Muelles y atraques en dársena Port America's Cup

**Muelles y atraques en dársena Real Club Náutico**

| NOMBRE                         | LONGITUD (m) | CALADO (m) | ANCHO (m) |
|--------------------------------|--------------|------------|-----------|
| Dársena 1 - Línea de atraque 1 | 417          | 8,00       | -         |
| Dársena 1 - Línea de atraque 2 | 231          | 8,00       | -         |
| Dársena 2 - Línea de atraque 3 | 321          | 2,50       | -         |
| Dársena 2 - Línea de atraque 4 | 206          | 2,50       | -         |
| Dársena 2 - Línea de atraque 5 | 242          | 4,00       | -         |
| Dársena 3 - Línea de atraque 6 | 183          | 4,00       | 165,00    |
| Nueva Dársena                  | 2.040        | -          | -         |

Tabla 5. Muelles y atraques en dársena Real Club Náutico

En la siguiente figura se representan los diques y muelles del Puerto de Valencia.

**4.2.5. Almacenes y superficies de depósito**

La distribución de usos, ubicación y características de las superficies del Puerto de Valencia a fecha de diciembre de 2012 se plasma en la figura y tabla siguiente:

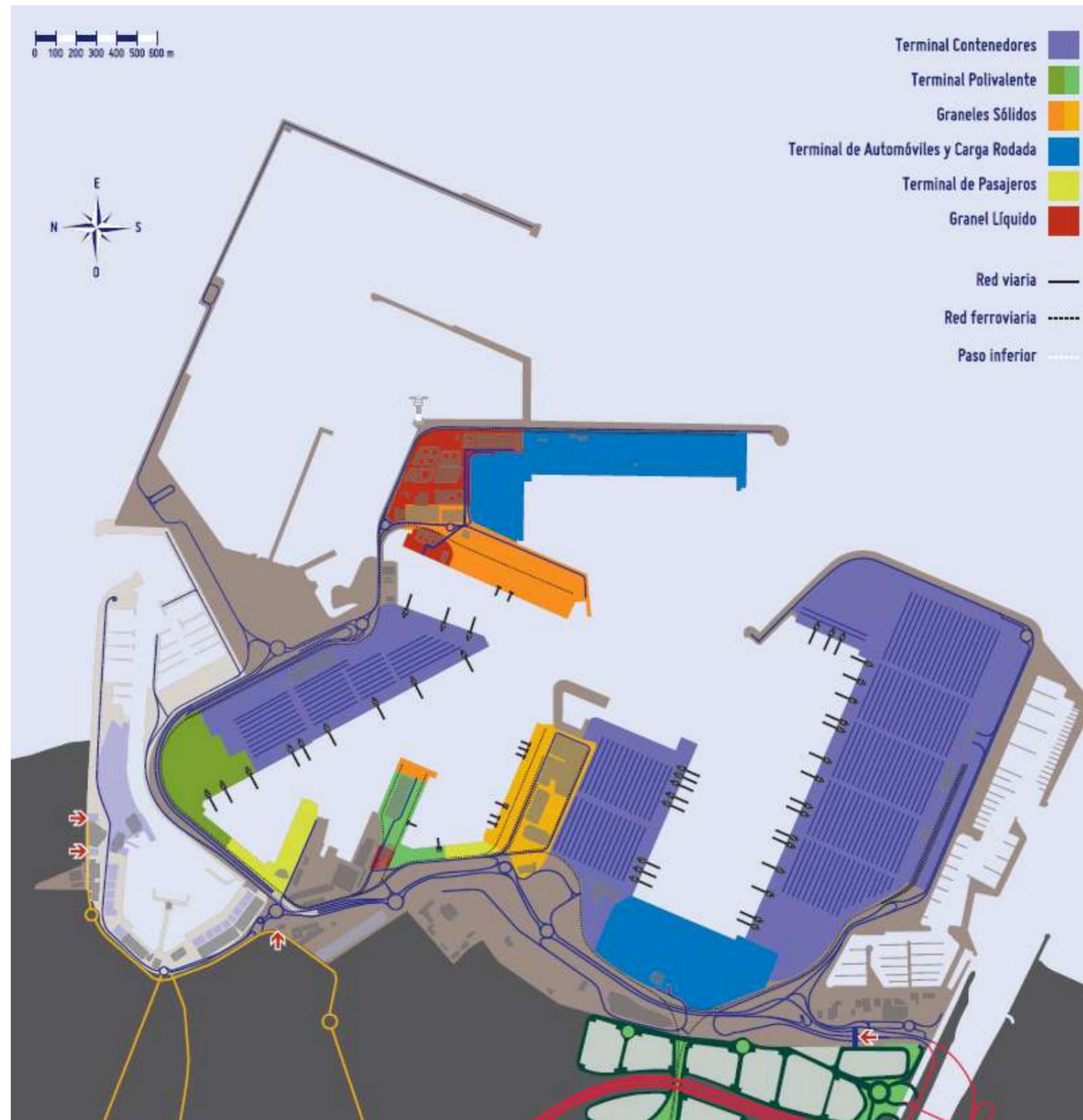


Figura 7. Resumen de usos comerciales año 2012

| SITUACION                      | DESIGNACION  | DEPOSITOS      |                      |               |                |
|--------------------------------|--|----------------|----------------------|---------------|----------------|
|                                |  | DESCUBIERTOS   | CUBIERTOS Y ABIERTOS | CERRADOS      | TOTAL          |
| <b>MUELLE DIQUE DEL ESTE</b>   | ZONA MUELLE  | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|                                | VALENCIA TERMINAL EUROPA, S.A.   | 123.502        | 0                    | 0             | 123.502        |
|                                | FORD ESPAÑA, S.A.  | 50.023         | 0                    | 0             | 50.023         |
|                                | RESTO  | 0              |                      |               |                |
|                                | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>  | <b>173.525</b> | <b>0</b>             | <b>0</b>      | <b>173.525</b> |
| <b>ZONA DIQUE NORTE</b>        | TERMINALES PORTUARIAS S.L.: Tanques para productos químicos.   | 0              | 0                    | 6.356         | 6.356          |
|                                | GARBA-PORT, S.L.: Planta de triaje   | 1.529          | 0                    | 0             | 1.529          |
|                                | GALP ENERGÍA ESPAÑA, S.A.U.: 20 depósitos con capacidad de 139.520 m <sup>3</sup> .  | 0              | 0                    | 10.034        | 10.034         |
|                                | URBAMAR LEVANTE, U.T.E.: 5 tanques de 30 m <sup>3</sup> y 4 de 450 m <sup>3</sup>  | 3.788          | 0                    | 391           | 4.179          |
|                                | VARESER 96   | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|                                | TERMINAL MARITIMA SERVICESA  | 0              | 0                    | 6.170         | 6.170          |
|                                | Nave para cemento  | 0              | 0                    | 5.306         | 5.306          |
|                                | EMS SHIP SUPPLY (SPAIN) S.A.   | 1.142          | 0                    | 0             | 1.142          |
|                                | RESTO  | 11.303         | 0                    | 0             | 11.303         |
|                                | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>  | <b>17.762</b>  | <b>0</b>             | <b>28.257</b> | <b>46.019</b>  |
| <b>MUELLE NORTE</b>            | ZONA MUELLE  | 0              | 0                    | 888           | 888            |
|                                | SILOS Y ALMACENAJES, S.A.: 1 nave-deposito con capacidad de 25.000 t.  | 0              | 0                    | 8.208         | 8.208          |
|                                | TERMINAL MARITIMA SERVICESA  | 84.782         | 0                    | 13            | 84.795         |
|                                | TERMINALES PORTUARIAS, S.L.: Tanques para fuel, biocomustible, aceites, abonos y asfalto (8 depósitos con capacidad total de 53.278 m <sup>3</sup> ) | 0              | 0                    | 2.848         | 2.848          |
|                                | HOLCIM ESPAÑA S.A.: 2 silos de cemento con capacidad de 10.000 t.  | 0              | 0                    | 915           | 915            |
|                                | RESTO  |                |                      |               |                |
|                                | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>  | <b>84.782</b>  | <b>0</b>             | <b>12.872</b> | <b>97.654</b>  |
| <b>DESGUACE Y LLOVERA</b>      | ZONA MUELLE  | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|                                | TCV  | 49.736         | 0                    | 0             | 49.736         |
|                                | BURRIEL NAVARRO, S.L.  | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|                                | AMARRADORES DEL PUERTO DE VALENCIA, S.L.   | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|                                | REMOLCADORES BOLUDA S.A.   | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|                                | RESTO  | 6.248          | 0                    | 0             | 6.248          |
|                                | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>  | <b>55.984</b>  | <b>0</b>             | <b>0</b>      | <b>55.984</b>  |
| <b>MUELLE DE LEVANTE</b>       | ZONA MUELLE  | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|                                | TCV  | 286.205        | 0                    | 12.063        | 298.268        |
|                                | TERMINALES DEL TURIA   | 98.305         | 0                    | 1.019         | 99.324         |
|                                | RESTO  | 60.710         | 0                    | 0             | 60.710         |
|                                | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>  | <b>445.220</b> | <b>0</b>             | <b>13.082</b> | <b>458.302</b> |
| <b>MUELLE DE TRANSVERSALES</b> | ZONA MUELLE  | 11.959         | 0                    | 0             | 11.959         |
|                                | COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA  | 7.719          | 0                    | 0             | 7.719          |
|                                | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>  | <b>19.678</b>  | <b>0</b>             | <b>0</b>      | <b>19.678</b>  |

| SITUACION                               | DESIGNACION   | DEPOSITOS      |                      |               |                |
|---|---|----------------|----------------------|---------------|----------------|
|   |   | DESCUBIERTOS   | CUBIERTOS Y ABIERTOS | CERRADOS      | TOTAL          |
| PONIENTE                                | ZONA MUELLE   | 10.074         | 0                    | 0             | 10.074         |
|   | COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA   | 29.004         | 0                    | 0             | 29.004         |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>   | <b>39.078</b>  | <b>0</b>             | <b>0</b>      | <b>39.078</b>  |
| ASTILLEROS                              | RESTO   | 22.375         | 0                    | 0             | 22.375         |
|   | UNION NAVAL DE VALENCIA, S.A.   | 61.299         | 0                    | 0             | 61.299         |
|   | DEMAGRISA: Tanques para graneles liquidos con capacidad de 15.500 m <sup>3</sup> .  | 3.133          | 0                    | 1.135         | 4.268          |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>   | <b>86.807</b>  | <b>0</b>             | <b>1.135</b>  | <b>87.942</b>  |
| AV TURIA INTERIOR                       | BUNGE IBERICA, S.A.   | 0              | 0                    | 2.596         | 2.596          |
|   | RESTO   | 163.195        | 0                    | 0             | 163.195        |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>   | <b>163.195</b> | <b>0</b>             | <b>2.596</b>  | <b>165.791</b> |
| MUELLE TURIA Y ESPIGON TURIA            | ZONA MUELLE   | 32.258         | 0                    | 0             | 32.258         |
|   | APV (Tinglado 14)   |                | 2.285                |               | 2.285          |
|   | TCV STEVEDORING COMPANY, S.A. (Tinglado 14)   | 16.112         | 5.703                | 0             | 21.815         |
|   | PROAS S.A.: Tanques para asfalto. 8 depósitos con una capacidad total de 14.300 m <sup>3</sup> .  | 3.668          | 0                    | 1.043         | 4.711          |
|   | ESDECASA, S.A.  | 0              | 0                    | 3.104         | 3.104          |
|   | EUROLINEAS MARITIMAS, S.A.  | 9.846          | 0                    | 0             | 9.846          |
|   | TEVA-TANK, S.L.   | 2.210          |                      | 937           | 3.147          |
|   | CEMEX ESPAÑA, S.A.: 3 silos para cemento, con capacidad de 9.574 m <sup>3</sup> .   | 4.585          | 0                    | 565           | 5.150          |
| <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b> | <b>68.679</b>   | <b>7.988</b>   | <b>5.649</b>         | <b>82.316</b> |                |
| MUELLE SUR                              | ZONA MUELLE   | 72.825         | 0                    | 0             | 72.825         |
|   | TINGLADO 16   | 0              | 3.801                | 0             | 3.801          |
|   | SILOS DE LEVANTE S.A.: Silo para cereales con capacidad de 35.435 m <sup>3</sup> .  | 9.169          | 0                    | 7.114         | 16.283         |
|   | TERMINAL MARITIMA DE GRANELES, S.L.   | 0              | 0                    | 304           | 304            |
|   | INFRAPORTVA, S.A.   | 21.000         |                      | 43.353        | 64.353         |
|   | ANTIGUA CONCESION BORAX: Silo horizontal con 12.000 t. de capacidad, para mercancia bórax, y silo de reexpedición de 300 m <sup>3</sup> . | 0              | 0                    | 9.389         | 9.389          |
|   | RESGUARDO GUARDIA CIVIL   | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>   | <b>102.994</b> | <b>3.801</b>         | <b>60.160</b> | <b>166.955</b> |
| DARSENA SERVICIOS NAUTICOS              | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>   | <b>16.451</b>  | <b>0</b>             | <b>0</b>      | <b>16.451</b>  |
| ZONA CAPITANIA                          | CYES INFRAESTRUCTURAS, S.A.   | 2.442          | 0                    | 0             | 2.442          |
|   | FRIO PUERTO VALENCIA, S.L.  | 5.473          | 0                    | 6.475         | 11.948         |
|   | REIF LOGISTIC SEAPORT S.L.U.  | 16.964         | 0                    | 18.251        | 35.215         |
|   | SAGEP   | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|   | RESTO   | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>   | <b>24.879</b>  | <b>0</b>             | <b>24.726</b> | <b>49.605</b>  |
| MUELLE TRANSVERSAL DE COSTA             | RESTO   | 0              | 0                    | 0             | 0              |
|   | MSC   | 348.503        | 0                    | 0             | 348.503        |
|   | VALENCIA TERMINAL EUROPA, S.A.  | 8.628          | 0                    | 25            | 8.653          |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b>   | <b>357.131</b> | <b>0</b>             | <b>25</b>     | <b>357.156</b> |

| SITUACION                                       | DESIGNACION                             | DEPOSITOS        |                      |                |                  |
|---|---|------------------|----------------------|----------------|------------------|
|   |   | DESCUBIERTOS     | CUBIERTOS Y ABIERTOS | CERRADOS       | TOTAL            |
| <b>MUELLE DE COSTA</b>                          | ZONA MUELLE                             | 0                | 0                    | 0              | 0                |
|   | DRAGADOS, S.A.                          | 0                | 0                    | 0              | 0                |
|   | NOATUM PORTS VALENCIA, S.A.             | 215.877          | 0                    | 0              | 215.877          |
|   | RESTO                                   | 35.707           | 0                    | 0              | 35.707           |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b> | <b>251.584</b>   | <b>0</b>             | <b>0</b>       | <b>251.584</b>   |
| <b>PRINCIPE FELIPE</b>                          | ZONA MUELLE                             | 0                | 0                    | 0              | 0                |
|   | TANAVAL                                 | 0                | 0                    | 0              | 0                |
|   | NOATUM PORTS VALENCIA, S.A.             | 887.438          | 0                    | 0              | 887.438          |
|   | <b>TOTAL SUPERFICIE (m<sup>2</sup>)</b> | <b>887.438</b>   | <b>0</b>             | <b>0</b>       | <b>887.438</b>   |
| <b>TOTAL SUPERFICIE TERRESTRE Y DE DEPÓSITO</b> |   | <b>2.795.187</b> | <b>11.789</b>        | <b>148.502</b> | <b>2.955.478</b> |

Tabla 6. Distribución de las superficies de depósito

#### 4.2.6. Equipos

En la siguiente tabla se recogen las características, número y año de construcción de las grúas que equipan cada uno de los muelles. Cabe indicar que ninguna de ellas es propiedad de la Autoridad Portuaria.

##### Grúas pórtico

| SITUACIÓN         | Propietario                   | Nº | Tipo                    |
|-------------------|-------------------------------|----|-------------------------|
| PRINCIPE FELIPE   | NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A. | 10 | Over Super Post Panamax |
|                   |                               | 4  | Super Post Panamax      |
|                   |                               | 4  | Post Panamax            |
|                   |                               | 1  | Panamax                 |
| LEVANTE           | TERMINAL POLIVALENTE. LEVANTE | 1  | INTA-EIMAR              |
|                   |                               | 1  | PACECO                  |
|                   | TCV STEVEDORING COMPANY, S.A. | 3  | Super-post Panamx       |
|                   |                               | 4  | Post Panamax            |
|                   |                               | 2  | Panamx                  |
| TRANSVERSAL COSTA | M.S.C. TERMINAL               | 8  | PACECO                  |

Tabla 7. Grúas de muelles

##### Grúas automóbiles

| Propietario                      | Nº | Marca    | Fuerza (Tm) |
|----------------------------------|----|----------|-------------|
| TEMAGRA                          | 1  | LIEBHERR | 35          |
| TEMAGRA                          | 1  | LIEBHERR | 35          |
| TEMAGRA                          | 1  | LIEBHERR | 35          |
| TCV STEVEDORING COMPANY          | 1  | LIEBHERR | 45          |
| TERMINAL MARITIMA SERVICESA S.A. | 1  | GOTTWALD | 100         |
| TERMINAL MARITIMA SERVICESA S.A. | 1  | LIEBHERR | 140         |
| TERMINAL MARITIMA SERVICESA S.A. | 1  | LIEBHERR | 140         |

Tabla 8. Grúas automóbiles

#### 4.2.7. Ayudas a la navegación

El Puerto de Valencia cuenta con las siguientes ayudas a la navegación respecto a los buques que utilizan el mismo:

1. Faros y balizas del Puerto de Valencia, que sirven para la aproximación y acceso a este y su balizamiento interior. En la imagen se recoge la señalización marítima del puerto.

2. Prácticos de Valencia, S.L.P. lleva a cabo el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada, salida y las maniobras náuticas dentro de los límites geográficos de la zona de practica en condiciones de seguridad.

3. El Centro de Control de Emergencias (CCE) es el instrumento que garantiza la seguridad en las operaciones e instalaciones portuarias. Concretamente, en lo que se refiere a ayudas a la navegación, monitoriza los accesos a los puertos en tiempo real y facilita las actuaciones en el desarrollo de una emergencia, cumpliendo lo dispuesto en el Plan de Emergencia Interior y en contacto con los agentes que se requiera para intervenir.

4. El servicio portuario de remolque a buques, se lleva a cabo por la UTE Remolcadores Boluda-Remolques del Mediterráneo contando con cinco remolcadores establecidos en él como base. Los remolcadores son los siguientes:

| Nombre         | Potencia (H.P.) | Año de construcción |
|----------------|-----------------|---------------------|
| VB SOÑADOR     | 5.543           | 2006                |
| VB CONQUERIDOR | 5.543           | 2006                |
| VB FURIA       | 5.502           | 2005                |
| VB PODER       | 5.502           | 2005                |
| VB LLEVANT     | 6.222           | 2011                |

Tabla 9. Remolcadores

5. El servicio de amarre y desamarre de buques se lleva a cabo por la empresa "Amarradores del Puerto de Valencia, S.L.".

6. Desde la Capitanía Marítima del Puerto de Valencia a través del Centro de Control de Tráfico Marítimo se realizan las labores propias de la Capitanía Marítima abarcando todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino, y también coordina las actividades de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SESAMAR) tiene personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar estando adscrita al Ministerio de Fomento, que fija sus directrices de actuación, aprueba su plan anual de objetivos, efectúa el seguimiento de sus actividades y ejerce el control de su eficacia.



Figura 8. Señalización marítima

### 4.3. Accesos y comunicaciones

#### 4.3.1. Accesos terrestres

El Puerto de Valencia se conecta mediante carretera V-30 (Circunvalación de Valencia), a la Red de Interés General.

La citada V-30 enlaza directamente a la A-7 (Autovía del Mediterráneo), lo que le permite acceder a todos los nudos de conexión de su hinterland:

- La V-21 al norte (Valencia-Sagunto).
- La V-31 al sur (Valencia-Silla)
- El corredor norte-sur que incorpora la autovía A-38 (Valencia-Cartagena) y la autovía A-7 en su recorrido de Barcelona-Algeciras.
- El corredor este-oeste apoyado fundamentalmente en la autovía A-3 (Madrid-Valencia) que en su tramo próximo a Atalaya conecta con la A-43 hacia Lisboa.
- La A-7 en su tramo próximo a Sagunto se conecta con la autovía A-23 (Sagunto-Somport) que sirve de acceso a las zonas de Aragón, Castilla-León y el resto de las comunidades del norte; la citada A-7, en su tramo próximo a Játiva, se conecta con la A-35 sirve de acceso a la parte sur de Castilla La Mancha.

Por ferrocarril:

La conexión ferroviaria de Valencia asegura el acceso a cualquier área productiva de la Península Ibérica y de Europa.

Las posibilidades de conexión ferroviaria del Puerto de Valencia con el exterior se concretan en las siguientes líneas:

- Valencia - Barcelona - Port Bou
- Valencia - Zaragoza - País Vasco
- Valencia - Cuenca - Madrid
- Valencia - Albacete – Madrid
- Valencia - La Encina - Alicante que además permiten la continuidad a otros destinos desde Alcázar de San Juan (Andalucía), Alicante (Murcia), Madrid (norte y noroeste, Extremadura).

#### 4.3.2. Comunicaciones interiores

Carreteras:

La red viaria interior está constituida por un eje principal perimetral del cual salen ramales de acceso a los distintos muelles.

La sección del eje principal es de doble calzada con mediana de separación, mientras que la de los accesos a los distintos muelles está formada por calzada única con doble sentido de circulación.

El trazado de las carreteras interiores, queda reflejado en la Figura 5.

Ferrocarriles:

En paralelo al viario principal discurre una doble línea férrea, que al igual que ocurre con la carretera, tiene sus ramificaciones a los diferentes muelles.

En el ámbito portuario y según las necesidades, las vías férreas discurren unas veces sobre balasto, y otras embebidas de hormigón, en función de que sean o no transitables por vehículos. Un esquema de la estructura de la red puede observarse en la Figura 10.

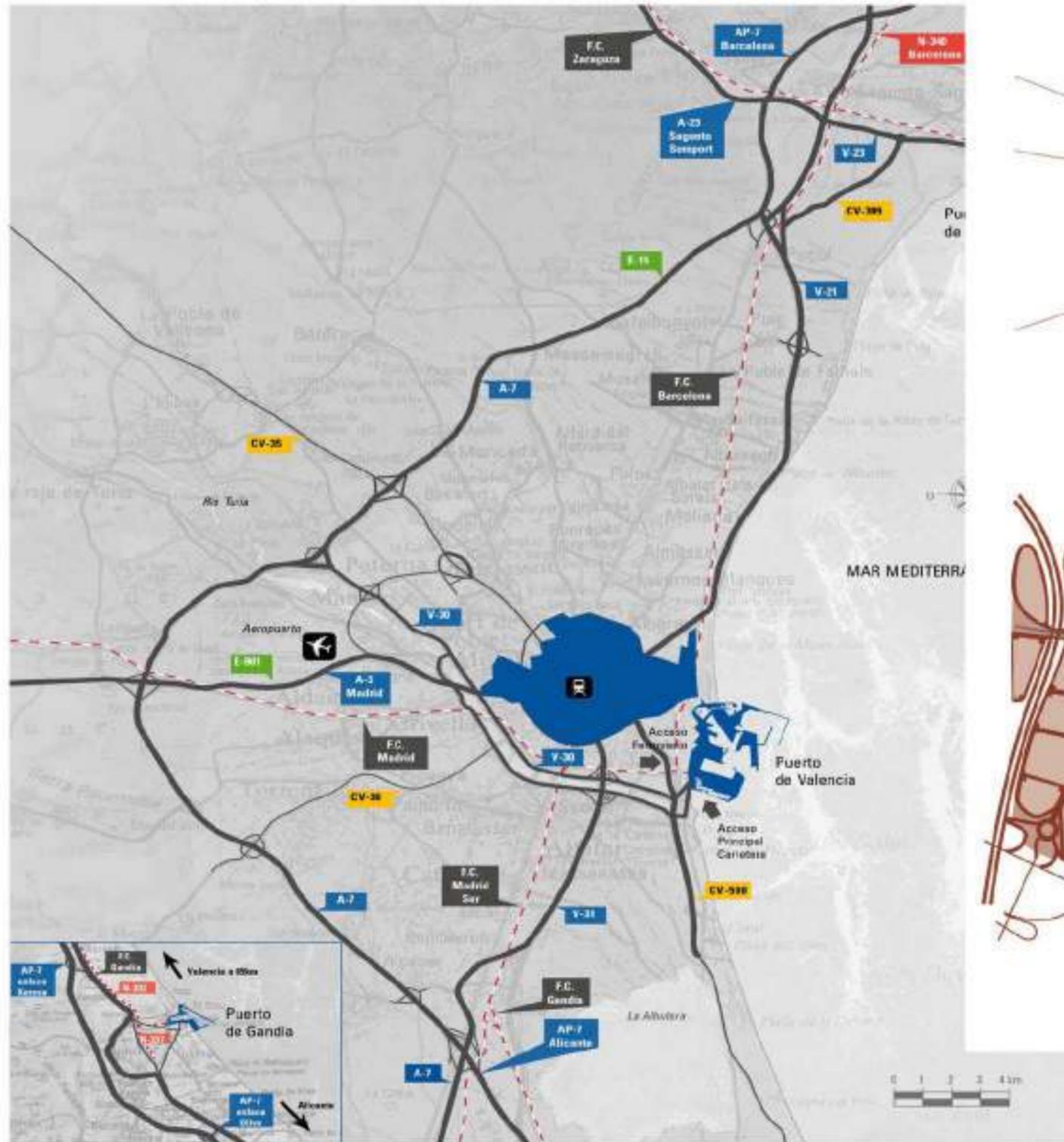


Figura 9. Plano de accesos terrestres

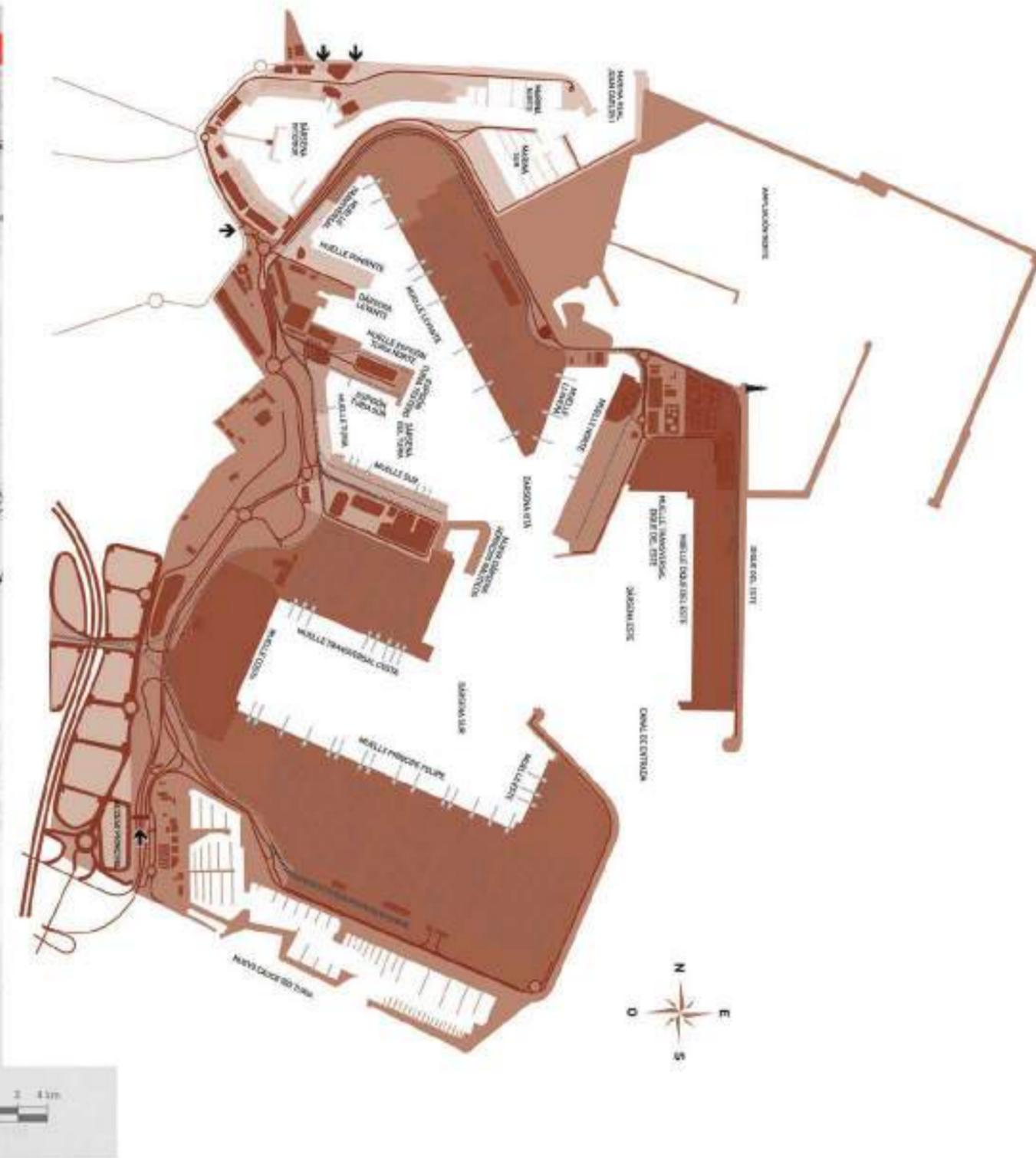


Figura 10. Plano de comunicaciones interiores

#### 4.4. Tráfico

##### 4.4.1. Características

###### **Buques**

El número de buques que han utilizado el Puerto de Valencia durante 2012 ha sido de 5.706, con un registro total de 191.095.979 GT.

###### **Mercancías**

El tráfico de mercancías en el año 2012 ha sido de 59.999.446 toneladas. En cuanto a la forma de presentación, la mayor parte corresponde al epígrafe de mercancía general containerizada (el 86% del tráfico total).

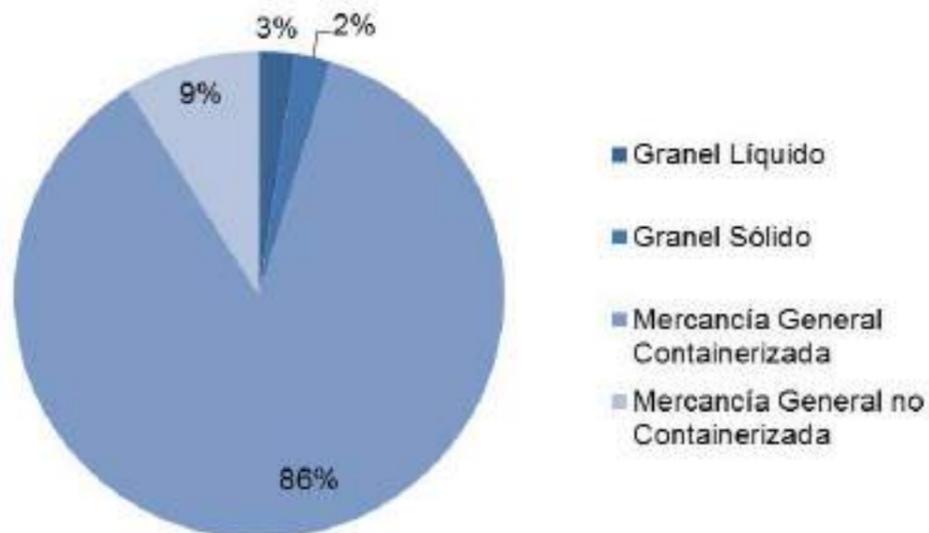


Gráfico 1. Distribución del tráfico por forma de presentación en 2012

En cuanto a la composición del tráfico según grupos de mercancías, se tiene el siguiente gráfico:

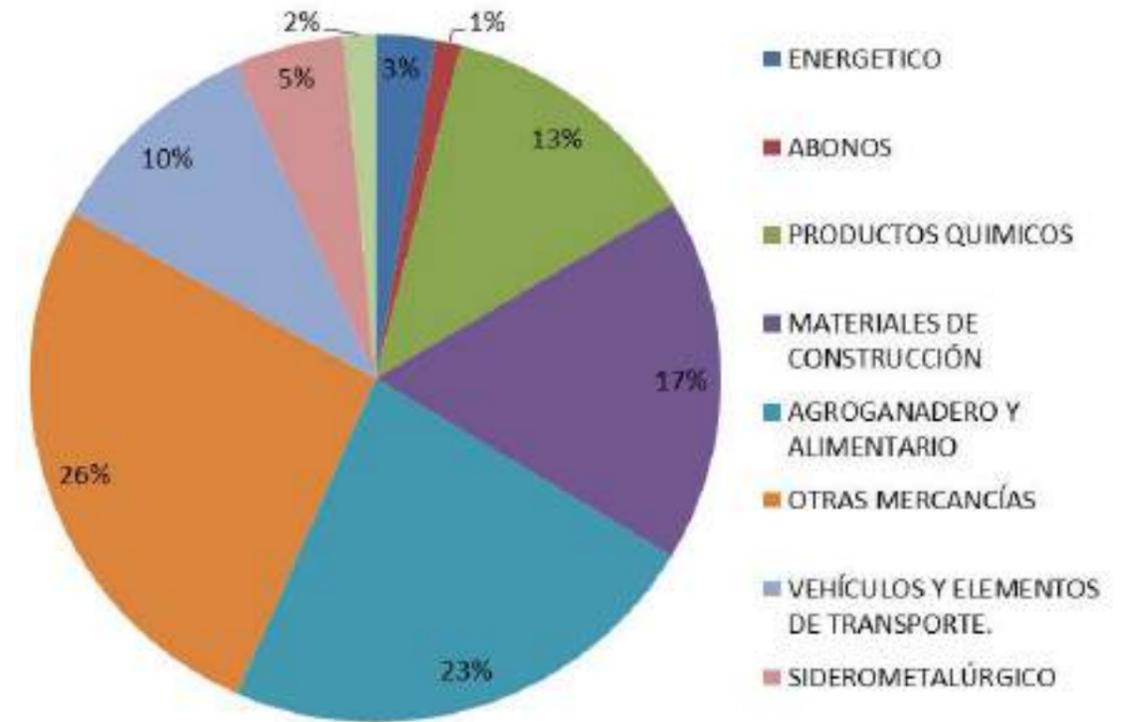


Gráfico 2. Distribución del tráfico por grupos de mercancías en 2012

En cuanto al tráfico por “naturaleza y uso”, si se analizan los epígrafes con mayor participación en el tráfico de 2012 se obtiene que 13 de ellos concentran el 80% de las mercancías, tal y como se aprecia en el siguiente gráfico:

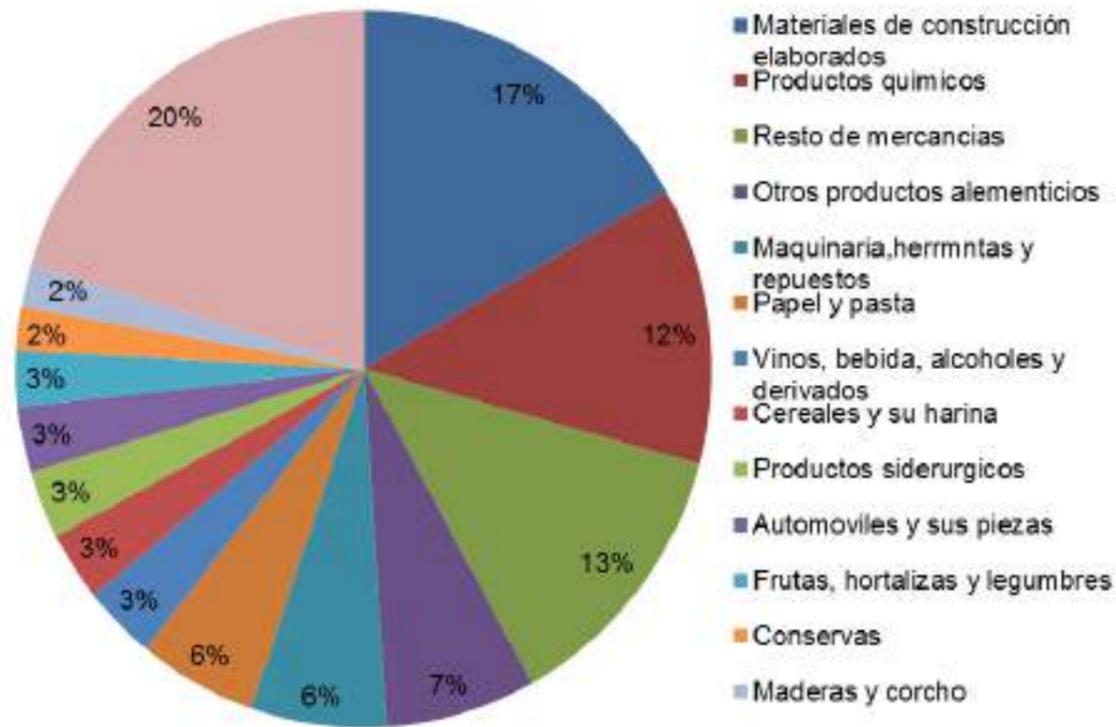


Gráfico 3. Distribución del tráfico por naturaleza y uso en 2012

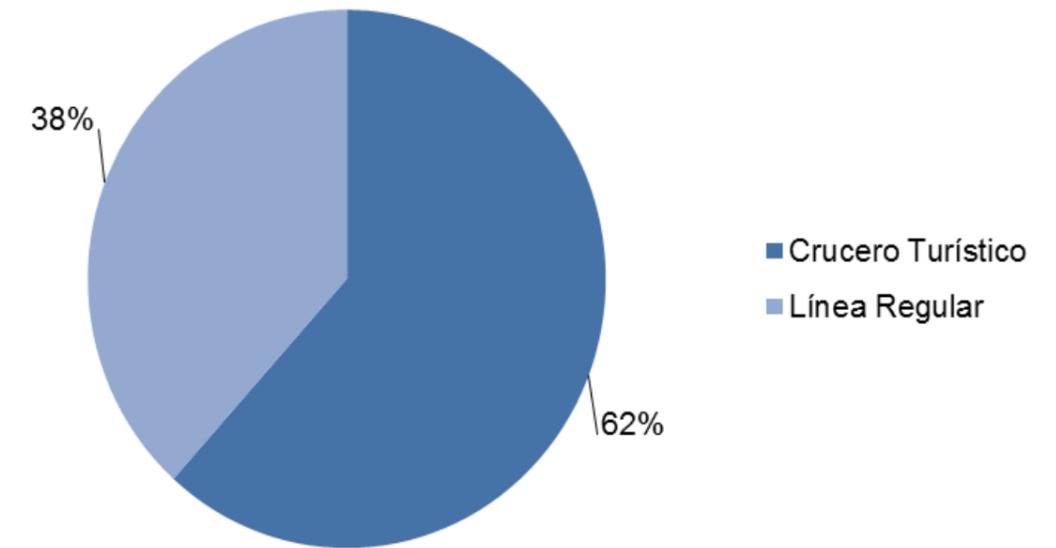


Gráfico 4. Distribución del tráfico de pasajeros en 2012

**Pasajeros**

En el año 2012 han utilizado el Puerto de Valencia 298.454 pasajeros de línea regular, el 71% de ellos con origen/destino Palma de Mallorca. Este transporte es realizado por tres empresas: Trasmediterranea, Balearia y Grimaldi Cia di Navigazione (sólo el 0,03%). En ese mismo año ha habido además 480.233 pasajeros de cruceros correspondiendo el 80% de los cruceristas a las empresas Trasmediterranea, Mediterranean Shipping y Costa Crociere.

**4.4.2. Evolución**

**Buques**

En el 2012 han escalado en el Puerto de Valencia 5.706 buques.

Como se puede observar en la tabla siguiente, aunque el número de buques que han entrado en el puerto permanece estable a lo largo del tiempo, la GT se multiplica por 2,1, la GT media por buque se multiplica por 2 y la media de toneladas por buque se multiplica por 1,9.

| AÑO  | Nº Buques | GT          | Tráfico (tn) | GT Media | Tráfico Medio (tn) |
|------|-----------|-------------|--------------|----------|--------------------|
| 2003 | 5.551     | 90.757.884  | 30.999.004   | 16.350   | 5.584              |
| 2004 | 5.410     | 97.945.538  | 33.005.552   | 18.105   | 6.101              |
| 2005 | 5.389     | 103.810.857 | 36.573.699   | 19.263   | 6.787              |
| 2006 | 5.758     | 118.128.629 | 40.061.272   | 20.516   | 6.957              |
| 2007 | 6.076     | 139.972.007 | 45.396.149   | 23.037   | 7.471              |
| 2008 | 5.805     | 146.309.059 | 51.594.659   | 25.204   | 8.888              |
| 2009 | 5.666     | 160.688.108 | 50.421.381   | 28.360   | 8.899              |
| 2010 | 5.654     | 170.953.448 | 56.621.361   | 30.236   | 10.014             |
| 2011 | 5.725     | 184.603.502 | 59.214.048   | 32.245   | 10.343             |
| 2012 | 5.706     | 191.095.979 | 59.999.446   | 33.490   | 10.515             |

Tabla 10. Evolución de número de buques y tamaño entre 2003-2012

La evolución anual del tamaño medio de los buques y de su carga media en el período 2003-2012 se puede ver en los siguientes gráficos:

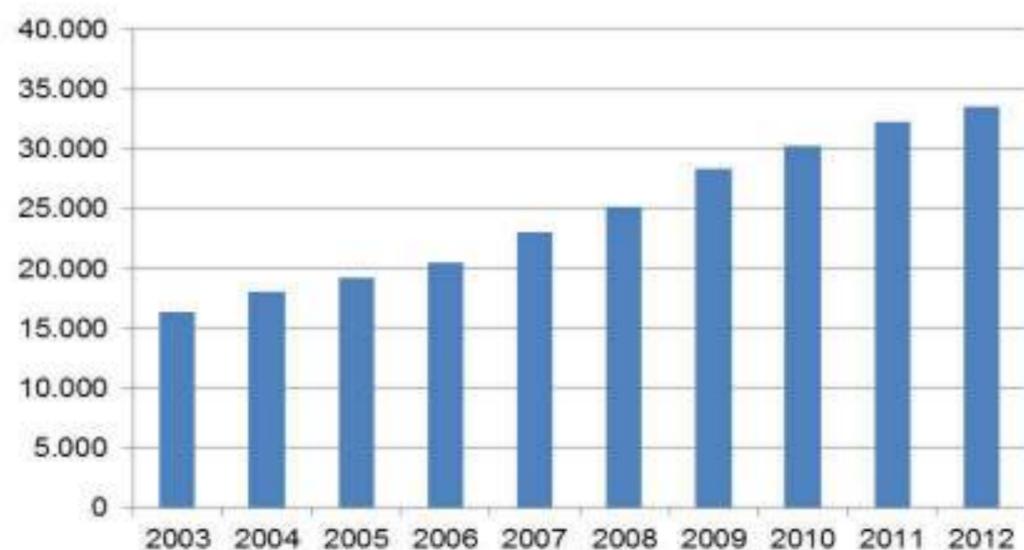


Gráfico 5. Evolución de la GT media 2003-2012

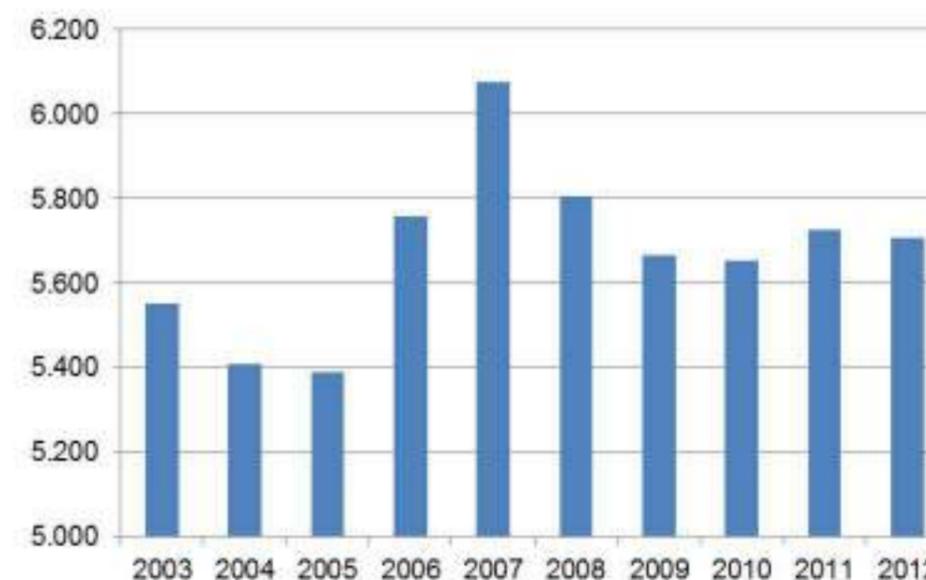


Gráfico 6. Evolución del número de buques 2003-2012

### **Mercancías**

En este apartado se ve la evolución del tráfico del Puerto de Valencia, en cuanto a su forma de presentación y en cuanto al tipo de mercancía.

En primer lugar, señalar que el tráfico total en 2012 ha experimentado un crecimiento del 1,33% respecto al año anterior, destacando el granel líquido con un 6,77% de crecimiento.

En cuanto a la evolución de los 10 últimos años, la mercancía movida casi se ha duplicado, pasando de casi 31 millones en 2003 a casi 60 millones en el 2012. En este período se registra un crecimiento anual medio del tráfico total del 7,6%. Por forma de presentación, la mercancía general containerizada es la que recoge un mayor crecimiento con un 10% anual medio.

|      | Granel Líquido | Granel Sólido | Mercancía General Containerizada | Mercancía General no Containerizada | Total tráfico |
|------|----------------|---------------|----------------------------------|-------------------------------------|---------------|
| 2003 | 1.483.064      | 5.046.006     | 21.893.773                       | 2.576.161                           | 30.999.004    |
| 2004 | 1.504.530      | 5.128.840     | 23.642.738                       | 2.729.444                           | 33.005.552    |
| 2005 | 1.110.642      | 6.030.649     | 26.123.096                       | 3.309.312                           | 36.573.699    |
| 2006 | 1.353.539      | 6.863.684     | 28.059.770                       | 3.784.279                           | 40.061.272    |
| 2007 | 1.579.016      | 6.967.190     | 32.469.081                       | 4.380.862                           | 45.396.149    |
| 2008 | 1.368.141      | 4.881.784     | 41.014.798                       | 4.329.936                           | 51.594.659    |
| 2009 | 1.218.403      | 3.111.024     | 42.212.938                       | 3.879.016                           | 50.421.381    |
| 2010 | 1.347.005      | 2.273.294     | 48.515.991                       | 4.485.071                           | 56.621.361    |
| 2011 | 1.358.155      | 2.023.938     | 50.499.197                       | 5.332.758                           | 59.214.048    |
| 2012 | 1.450.152      | 1.398.146     | 51.759.894                       | 5.391.254                           | 59.999.446    |

Tabla 11. Evolución del tráfico por forma de presentación entre 2003-2012 (tn)

En cuanto al número de TEUs, la tabla siguiente recoge la evolución de los últimos 10 años:

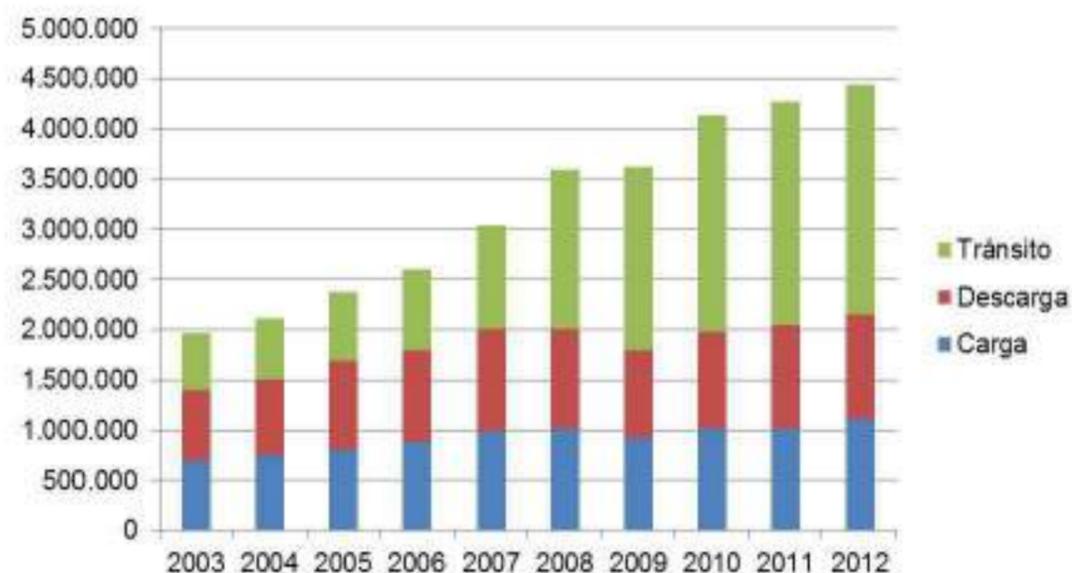


Gráfico 7. Evolución del tráfico de TEUs entre 2003-2012

El crecimiento del número de TEUs se ha multiplicado por 2,3 en los últimos 10 años, siendo el Puerto de Valencia el primero de España y del

Mediterráneo en este tipo de tráfico. Ocupó en 2011 el 5º puesto europeo y el 26 a nivel mundial en tráfico de contenedores.

| TEUs | Carga     | Descarga  | Tránsito  | Total     |
|------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 2003 | 697.850   | 697.881   | 572.963   | 1.968.694 |
| 2004 | 750.853   | 749.369   | 609.112   | 2.109.334 |
| 2005 | 806.959   | 876.294   | 700.715   | 2.383.968 |
| 2006 | 878.581   | 917.031   | 807.455   | 2.603.067 |
| 2007 | 989.147   | 1.013.286 | 1.034.262 | 3.036.695 |
| 2008 | 1.016.909 | 990.691   | 1.581.736 | 3.589.336 |
| 2009 | 918.613   | 877.204   | 1.824.480 | 3.620.297 |
| 2010 | 1.014.219 | 972.427   | 2.155.454 | 4.142.100 |
| 2011 | 1.013.367 | 1.036.229 | 2.226.257 | 4.275.853 |
| 2012 | 1.110.490 | 1.047.672 | 2.280.699 | 4.438.861 |

Tabla 12. Evolución del tráfico de TEUs entre 2003-2012

Respecto a la evolución del tráfico en cuanto la naturaleza y uso de la mercancía a continuación se presentan una tabla donde queda reflejada su evolución.

|                                      | 2003              | 2004              | 2005              | 2006              | 2007              | 2008              | 2009              | 2010              | 2011              | 2012              |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Abonos naturales y artificiales      | 470.270           | 492.325           | 475.134           | 441.146           | 400.609           | 427.687           | 413.245           | 509.646           | 389.450           | 377.279           |
| Aceites y grasas                     | 191.756           | 193.404           | 202.357           | 220.198           | 231.774           | 222.679           | 258.343           | 386.844           | 481.986           | 417.339           |
| Asfalto                              | 38.155            | 55.308            | 52.430            | 53.951            | 68.873            | 32.341            | 58.141            | 41.610            | -                 | -                 |
| Automoviles y sus piezas             | 596.025           | 714.993           | 784.499           | 880.937           | 997.763           | 842.542           | 662.377           | 767.251           | 862.717           | 827.203           |
| Biocombustibles                      | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | 102.830           | 75.503            |
| Carbón y coque de petróleo           | 771.535           | 826.737           | 702.595           | 693.953           | 776.301           | 644.482           | 251.506           | 192.399           | 260.096           | 118.407           |
| Cemento y clinker                    | 2.192.839         | 2.224.688         | 2.977.559         | 3.935.117         | 4.084.670         | 2.436.618         | 1.369.263         | 783.145           | 524.834           | 157.686           |
| Cereales y su harina                 | 921.257           | 938.920           | 1.338.379         | 1.197.330         | 1.516.969         | 1.254.718         | 1.158.213         | 890.392           | 897.794           | 930.515           |
| Chatarra de hierro                   | 27.357            | 29.078            | 37.748            | 41.682            | 46.433            | 41.799            | 56.240            | 59.356            | 45.680            | 59.665            |
| Conservas                            | 308.816           | 313.155           | 295.995           | 300.691           | 266.173           | 238.584           | 225.846           | 226.883           | 258.699           | 264.452           |
| Fosfatos                             | 285               | 930               | 2.518             | 2.425             | 378               | 1.646             | 2.323             | 741               | 413               | 245               |
| Frutas, hortalizas y legumbres       | 348.028           | 457.651           | 388.891           | 395.714           | 509.800           | 372.210           | 342.668           | 355.307           | 495.656           | 567.394           |
| Fuel-oil                             | 195.160           | 230.356           | 179.180           | 183.769           | 251.350           | 231.804           | 210.049           | 290.783           | 220.536           | 438.781           |
| Gas natural                          | 10                | 41                | 20                | 99                | 35                | 201               | 162               | 139               | 70                |                   |
| Gases energeticos del petroleo       | 8.267             | 13.345            | 11.071            | 12.272            | 10.502            | 11.636            | 9.854             | 666               | 136               | 4.482             |
| Gas-oil                              | 493.019           | 486.636           | 321.889           | 441.915           | 534.834           | 494.990           | 537.938           | 528.214           | 446.452           | 471.301           |
| Gasolina                             | 226.955           | 96.504            | 45.842            | 51.756            | 102.394           | 46.417            | 18.612            | 30.379            | 66.337            | 49.405            |
| Habas de Soja                        | 357.009           | 386.201           | 290.487           | 1.367             | 2.392             | 2.271             | 3.701             | 4.410             | 8.462             | 6.431             |
| Maderas y corcho                     | 617.684           | 613.680           | 577.575           | 608.013           | 637.409           | 476.658           | 294.101           | 334.344           | 377.466           | 325.199           |
| Maquinaria, herrmmtas y repuest      | 683.974           | 915.178           | 1.055.384         | 1.044.162         | 1.274.833         | 1.298.998         | 1.182.074         | 1.268.014         | 1.441.901         | 1.666.796         |
| Materiales de construcción ela       | 4.950.971         | 5.122.274         | 5.312.519         | 5.433.162         | 4.967.164         | 4.471.448         | 3.464.119         | 3.575.309         | 4.931.568         | 5.547.028         |
| Mineral de hierro                    | 32.806            | 35.372            | 24.925            | 10.723            | 1.460             | 5.494             | 4.950             | 3.155             | 4.920             | 8.058             |
| Otros minerales no metálicos         | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | -                 | 335.451           | 308.931           |
| Otros minerales y residuos met       | 1.180.876         | 1.422.745         | 1.548.427         | 1.749.610         | 1.893.712         | 1.732.025         | 1.239.048         | 1.489.126         | 168.222           | 120.845           |
| Otros productos alimenticios         | 512.065           | 610.786           | 677.405           | 783.774           | 824.028           | 853.519           | 834.124           | 945.693           | 950.237           | 1.007.066         |
| Otros productos metalúrgicos         | 79.522            | 104.758           | 105.757           | 114.756           | 170.449           | 126.897           | 88.479            | 93.169            | 99.675            | 95.948            |
| Otros productos petrolíferos         | 109.567           | 49.361            | 45.619            | 35.698            | 32.409            | 29.110            | 29.371            | 35.846            | 65.424            | 55.867            |
| Papel y pasta                        | 306.593           | 362.511           | 553.129           | 571.971           | 715.940           | 972.665           | 1.186.578         | 997.794           | 1.117.702         | 1.261.284         |
| Pescados congelados y refriger       | 60.475            | 55.411            | 46.252            | 47.737            | 54.728            | 52.285            | 56.864            | 43.401            | 171.365           | 166.449           |
| Petroleo crudo                       | 554               | 1.213             | 2.296             | 7.298             | 5.143             | 2.664             | 1.128             | 646               | 156               | 203               |
| Pienso y forrajes                    | 446.006           | 527.804           | 479.784           | 969.186           | 754.908           | 658.894           | 445.718           | 353.141           | 378.836           | 291.523           |
| Piritas                              | 5.566             | 592               | 65                | 179               | 403               | 741               | 1.032             | 3.721             | -                 | -                 |
| Potasas                              | 216               | 13.768            | 22.320            | 31.474            | 8.172             | 18.352            | 1.837             | 6.235             | 4.873             | 2.925             |
| Productos quimicos                   | 1.392.807         | 1.534.205         | 1.451.366         | 1.537.201         | 1.618.932         | 1.625.973         | 1.514.054         | 1.663.131         | 1.752.084         | 1.957.078         |
| Productos siderurgicos               | 186.985           | 230.702           | 282.089           | 333.200           | 381.978           | 371.021           | 303.727           | 315.256           | 336.176           | 292.880           |
| Resto de mercancías                  | 2.173.695         | 2.493.645         | 2.834.585         | 3.106.329         | 3.495.957         | 3.279.885         | 2.617.206         | 3.008.477         | 2.955.988         | 2.828.398         |
| Sal común                            | 4.884             | 6.280             | 8.371             | 10.374            | 21.345            | 17.775            | 23.889            | 20.030            | 26.573            | 32.160            |
| Tabaco, cacao, cafe y especias       | 120.457           | 108.874           | 135.704           | 132.867           | 149.298           | 161.335           | 167.325           | 179.485           | 190.026           | 200.004           |
| Tara de contenedores                 | 1.077.951         | 1.057.850         | 1.247.242         | 1.306.250         | 1.509.871         | 1.661.706         | 1.568.294         | 1.792.342         | 1.815.048         | 2.027.922         |
| Tara equipamiento (Ro-Ro)            | 751.803           | 830.505           | 1.073.707         | 1.355.095         | 1.662.098         | 2.035.214         | 1.794.813         | 2.077.466         | 2.425.824         | 2.287.301         |
| Vinos, bebida, alcoholes y derivados | 770.695           | 799.427           | 794.213           | 1.002.590         | 1.088.856         | 1.027.107         | 831.912           | 1.059.364         | 1.390.543         | 1.408.473         |
| Mercancía en tránsito                | 8.386.109         | 8.648.339         | 10.188.371        | 11.015.301        | 14.325.806        | 23.412.268        | 27.192.057        | 32.287.851        | 33.211.842        | 33.341.020        |
| <b>Total tráfico</b>                 | <b>30.999.004</b> | <b>33.005.552</b> | <b>36.573.699</b> | <b>40.061.272</b> | <b>45.396.149</b> | <b>51.594.659</b> | <b>50.421.381</b> | <b>56.621.361</b> | <b>59.214.048</b> | <b>59.999.446</b> |

Tabla 13. Evolución del tráfico por naturaleza y uso entre 2003-2012 (tn)

**Pasajeros**

El número de pasajeros en línea regular en 2012 en el Puerto de Valencia fue de 298.454.

En la gráfica siguiente se observa la evolución de este tipo de tráfico:

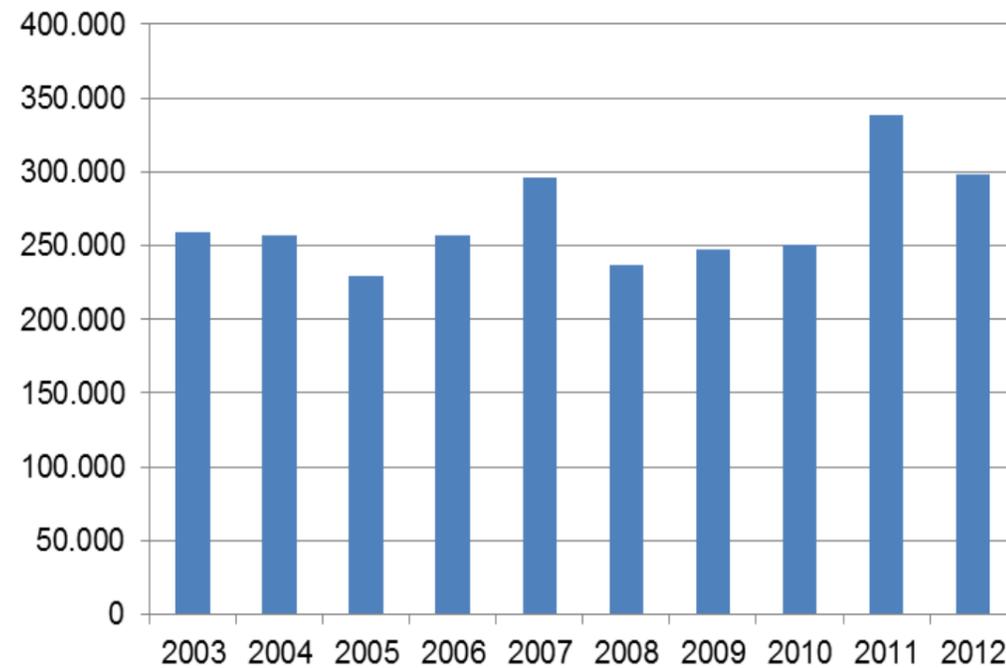


Gráfico 8. Evolución del número de pasajeros en línea regular entre 2003-2012

Respecto al tráfico de cruceros, en 2012 hubo 480.233 pasajeros, un 27% más que en el año anterior. El gráfico muestra el crecimiento exponencial de este tipo de tráfico.

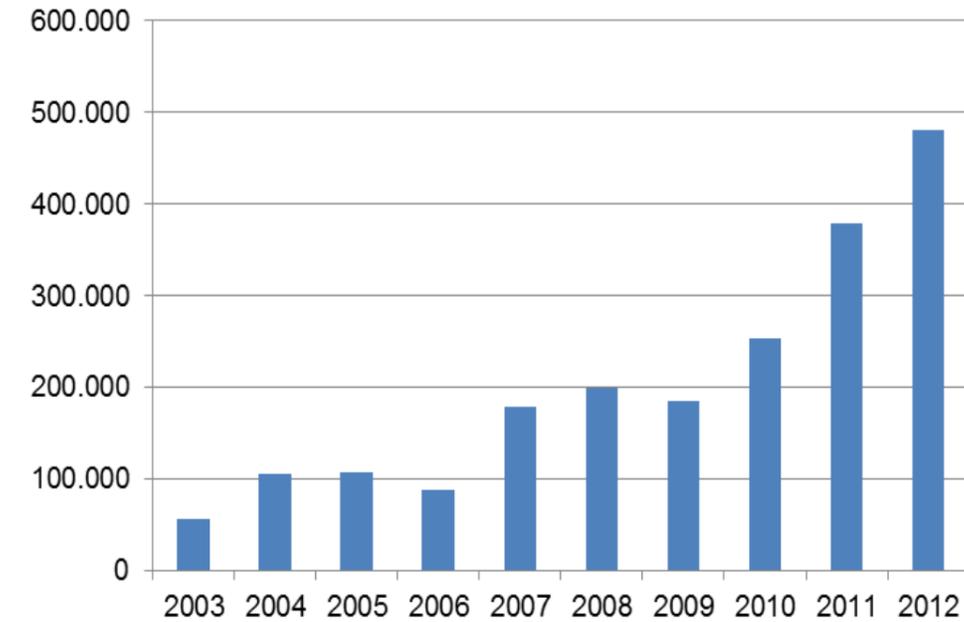


Gráfico 9. Evolución del número de pasajeros en cruceros entre 2003-2012

**Pesca**

La actividad pesquera del Puerto de Valencia se localiza en el muelle Transversal Poniente Interior, con una longitud de 212 m. Ha ido disminuyendo durante los últimos años, alcanzando en 2012 un total de 354 toneladas.

El siguiente gráfico muestra dicha evolución.

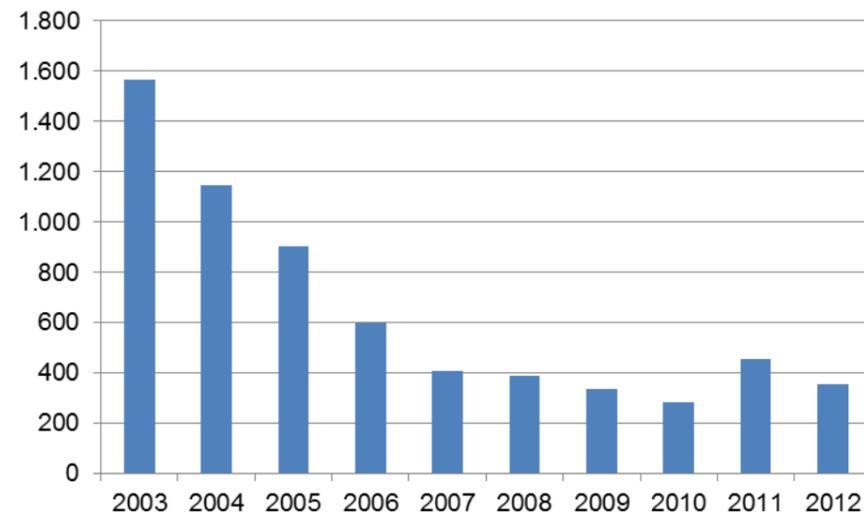


Gráfico 10. Evolución del número de toneladas de pesca 2003-2012

### **Actividad náutico-deportiva**

El Real Club Náutico de Valencia está situado junto a la nueva desembocadura del río Turia dentro de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia.

El Real Club Náutico de Valencia, que fue fundado en el año 1903, es una asociación privada deportiva, constituida para el fomento de la cultura y de las actividades deportivas que tienen la mar como medio, proporcionando a sus miembros los servicios y medios de esparcimiento y recreo que estime adecuados para el mejor desenvolvimiento de la sociedad, practicando como principal modalidad la vela.

En 1982, trasladó sus instalaciones desde el interior del Puerto de Valencia a su actual ubicación junto a la nueva desembocadura del río Turia. En 1992, se amplían sus instalaciones, que pasan de 75.000 m<sup>2</sup> en tierra y 144.000 m<sup>2</sup> en la mar a 100.000 m<sup>2</sup> y 250.657 m<sup>2</sup> respectivamente, convirtiéndose en el Club Náutico de España con instalaciones de mayor amplitud al servicio de sus asociados, pasando de 1.011 a 1.206 amarres;

de estos, 169 son los de nueva construcción en la dársena nº 3, y 26 en la dársena nº 1.

A partir del año 2005, y con motivo de la elección de la ciudad como sede de la 32ª America's Cup, la zona norte del puerto sufrió importantes transformaciones. Se construyó y se dotó de servicios un pantalán para megayates en la Dársena interior que además se abrió al mar mediante un canal que conduce a dos marinas y a una bocana.

### **Actividad complementaria**

Dentro del recinto portuario y a través de distintas empresas, se realizan diferentes tipos de actividades complementarias: recepción de mercancías, almacenamiento temporal, distribución de mercancía y actividades aduaneras (Depósitos Francos, Fiscales y Recintos TIR-TC).

Concretamente, respecto a las actividades industriales, destacar:

**Friopuerto:** Ofrece soluciones integrales de logística del frío para productos perecederos aptos para el consumo humano (productos congelados, refrigerados y secos).

**FCC Logística S.A.:** el Depósito Franco dispone de un recinto de Despacho Aduanero para tráficos en Tránsito y Régimen TIR y un Depósito Fiscal. Además se pueden realizar otro tipo de operaciones que proporcionan valor añadido a la cadena logística, como controles de marcas, reembalajes, etiquetajes, paletizaciones, etc.

**Puesto de Inspección Fronteriza (PIF):** labores de Inspección de Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal y Soivre.

**Centro de Recogida de Residuos (CTR):** las empresas ubicadas dentro de los recintos portuarios de la Autoridad Portuaria de Valencia tienen la

obligación de gestionar adecuadamente los residuos que generen en sus instalaciones. El CTR permite la recogida y almacenamiento de los residuos generados por las instalaciones portuarias para posteriormente transportarlos a sus destinos finales donde serán valorados o eliminados. Ubicado en el Muelle de la Xità, dispone de una superficie total de 3.400 m<sup>2</sup>, de los cuales 2.400 m<sup>2</sup> se utilizan para el almacenamiento de los residuos previo a su gestión final.

#### 4.5. Autorizaciones, Concesiones y Cesiones de Uso

A continuación se relacionan las Autorizaciones (A/V), Concesiones (C/V) y Cesiones de Uso (U/V) vigentes en el Puerto de Valencia a fecha abril de 2013.

|         |   |
|---------|---|
| A/V/002 | AGRUPACION DE CLOCHINEROS DE LOS PUERTOS DE VLC Y SAG |
| A/V/004 | BURRIEL-NAVARRO, S.L.                                 |
| A/V/032 | S.G.S. ESPAÑOLA DE CONTROL, S.A.                      |
| A/V/058 | ALJIBES BOSCA   |
| A/V/093 | CHEMA BALLESTER, S.A.                                 |
| A/V/105 | JOSE AGUSTIN BLASCO BOSCA                             |
| A/V/108 | FEDERACION DE PESCA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA        |
| A/V/113 | TRANSPORTES R. TORRES, S.L.                           |
| A/V/120 | TRANSPORTES ALONSO SALCEDO, S.A.                      |
| A/V/134 | AMARRADORES DEL PUERTO DE VALENCIA, S.L.              |
| A/V/135 | AGRUPACION DE CLOCHINEROS DE LOS PUERTOS DE VLC Y SAG |
| A/V/136 | DARSENA EMBARCACIONES MENORES PUERTO VALENCIA         |
| A/V/140 | HOLCIM (ESPAÑA), S.A.                                 |
| A/V/142 | RAMON DEL TORO Y CIA., C.B.                           |
| A/V/145 | ISABEL MONSORIU BAYARRI                               |
| A/V/151 | CYES INFRAESTRUCTURAS, S.A.                           |
| A/V/160 | TERMINAL MARITIMA DE GRANELES, S.L.                   |
| A/V/164 | TRANSCONT   |
| A/V/166 | TRANSPORTES ALONSO SALCEDO, S.A.                      |
| A/V/175 | TRANSPORTES PELLICER E HIJOS, S.L.                    |
| A/V/176 | CENTRO DE TRABAJO TEMPO ETT, S.L.                     |
| A/V/186 | TEVA-TANK, S.L.                                       |
| A/V/189 | FUNDACION VALENCIAPORT                                |

|         |   |
|---------|---|
| A/V/199 | V.P.I. LOGISTICA S.A.                                   |
| A/V/206 | CONSORCIO VALENCIA 2007                                 |
| A/V/222 | AMARRADORES DEL PUERTO DE VALENCIA, S.L.                |
| A/V/231 | COPITRANS, S.L.   |
| A/V/232 | EUROLINEAS MARITIMAS, S.A.                              |
| A/V/236 | FUNDACION VALENCIAPORT                                  |
| A/V/240 | S.G.S. ESPAÑOLA DE CONTROL, S.A.                        |
| A/V/247 | FORD ESPAÑA, S.L.                                       |
| A/V/248 | SERVIPOINT MARITIMA, S.L.                               |
| A/V/249 | TERMINALES MARITIMAS SERVICESA, S.A.                    |
| A/V/253 | INFOPORT VALENCIA, S.A.                                 |
| A/V/257 | COLEGIO OFI. DE AGENTES Y COMISIONISTAS DE ADUANAS-VAL. |
| A/V/261 | SERVICIO MARITIMO DE LA GUARDIA CIVIL DE VALENCIA       |
| A/V/266 | MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A.  |
| A/V/267 | REMOLCADORES BOLUDA, S.A.                               |
| A/V/272 | SILOS DE LEVANTE, S.A.                                  |
| A/V/276 | DRAGADOS, S.A.  |
| A/V/286 | AMARRADORES DEL PUERTO DE VALENCIA, S.L.                |
| A/V/288 | SICSA RAIL TRANSPORT, S.A.                              |
| A/V/290 | CONTREN RENFE MERCANCIAS, S.A.                          |
| A/V/293 | TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.                           |
| A/V/295 | SALVADOR MONTALVA MARTINEZ                              |
| A/V/297 | JSV LOGISTIC, S.L.                                      |
| A/V/298 | CEMEX ESPAÑA OPERACIONES, S.A.                          |
| A/V/299 | DIRECCION TERRITORIAL DE COMERCIO EN VALENCIA (SOIVRE)  |
| A/V/301 | TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.                           |
| A/V/303 | TELEFONICA MOVILES ESPAÑA, S.A.                         |
| A/V/304 | PALMER AND CORNELIUS BUSINESS, S.A.                     |
| A/V/305 | MEDITERRANEAN AFRICA CONTAINER Y GUINEA, S.A.           |
| A/V/306 | ACTUACIONES NAVALES LAS PALMAS, S.L.                    |
| A/V/307 | COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA, S.A.                         |
| C/V/007 | URBAMAR LEVANTE U.T.E.                                  |
| C/V/010 | CONSTRUCCIONES Y VARADEROS, S.L.                        |
| C/V/013 | TCV STEVEDORING COMPANY, S.A.                           |
| C/V/016 | DEMAGRISA, S.A.   |
| C/V/018 | DOCKS LOGISTICS SPAIN, S.A.                             |
| C/V/025 | NOATUM TERMINAL GRANELES VALENCIA, S.A.                 |
| C/V/029 | SOCIEDAD ESTIBA Y DESESTIBA PTO. DE VALENCIA SAGEP      |
| C/V/031 | PRODUCTOS ASFALTICOS, S.A.                              |
| C/V/032 | REAL CLUB NAUTICO DE VALENCIA                           |
| C/V/034 | TERMINALES PORTUARIAS, S.L.                             |

|         |   |
|---------|---|
| C/V/038 | UNION NAVAL VALENCIA, S.A.                              |
| C/V/039 | GALP ENERGIA ESPAÑA, S.A.U.                             |
| C/V/040 | VARESER 96, S.L.  |
| C/V/041 | INFRAPORTVA, S.L.                                       |
| C/V/045 | GAS NATURAL CEGAS, S.A.                                 |
| C/V/046 | IBERDROLA, S.A.   |
| C/V/050 | NOATUM PORTS VALENCIANA, S.A.                           |
| C/V/051 | GAS NATURAL CEGAS, S.A.                                 |
| C/V/053 | EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO DE VALENCIA                  |
| C/V/058 | JOSE BOSCA GARCIA                                       |
| C/V/065 | COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA, S.A.                         |
| C/V/072 | INFRAPORTVA, S.L.                                       |
| C/V/080 | VELAS LLUCH, S.L.                                       |
| C/V/088 | EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO DE VALENCIA                  |
| C/V/092 | FRIO PUERTO VALENCIA, S.L.                              |
| C/V/093 | TALLERES NAVALES VALENCIA, S.L. (TANAVAL)               |
| C/V/095 | MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A.  |
| C/V/096 | UNION NAVAL VALENCIA, S.A.                              |
| C/V/098 | UNION NAVAL VALENCIA, S.A.                              |
| C/V/100 | UNION NAVAL VALENCIA, S.A.                              |
| C/V/104 | REEIF LOGISTIC SEAPORT S.L.U.                           |
| C/V/107 | TERMINALES PORTUARIAS, S.L.                             |
| C/V/108 | TERMINALES PORTUARIAS, S.L.                             |
| C/V/109 | VALENCIA TERMINAL EUROPA, S.A.                          |
| C/V/111 | REAL CLUB NAUTICO DE VALENCIA                           |
| C/V/112 | SOCIEDAD ESTIBA Y DESESTIBA PTO. DE VALENCIA SAGEP      |
| C/V/113 | SERVICIOS PORTUARIOS GARBAPORT, S.L.                    |
| C/V/114 | VODAFONE ESPAÑA, S.A.U.                                 |
| C/V/115 | VODAFONE ESPAÑA, S.A.U.                                 |
| C/V/116 | EMS SHIP SUPPLY (SPAIN), S.A.                           |
| U/V/003 | DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE                 |
| U/V/007 | CONSORCIO VALENCIA 2007                                 |
| U/V/008 | MINISTERIO DE DEFENSA, TERMINAL MARITIMA DE LA AALOG 31 |

Tabla 14. Relación de Autorizaciones, Concesiones y Cesiones de Uso abril 2013

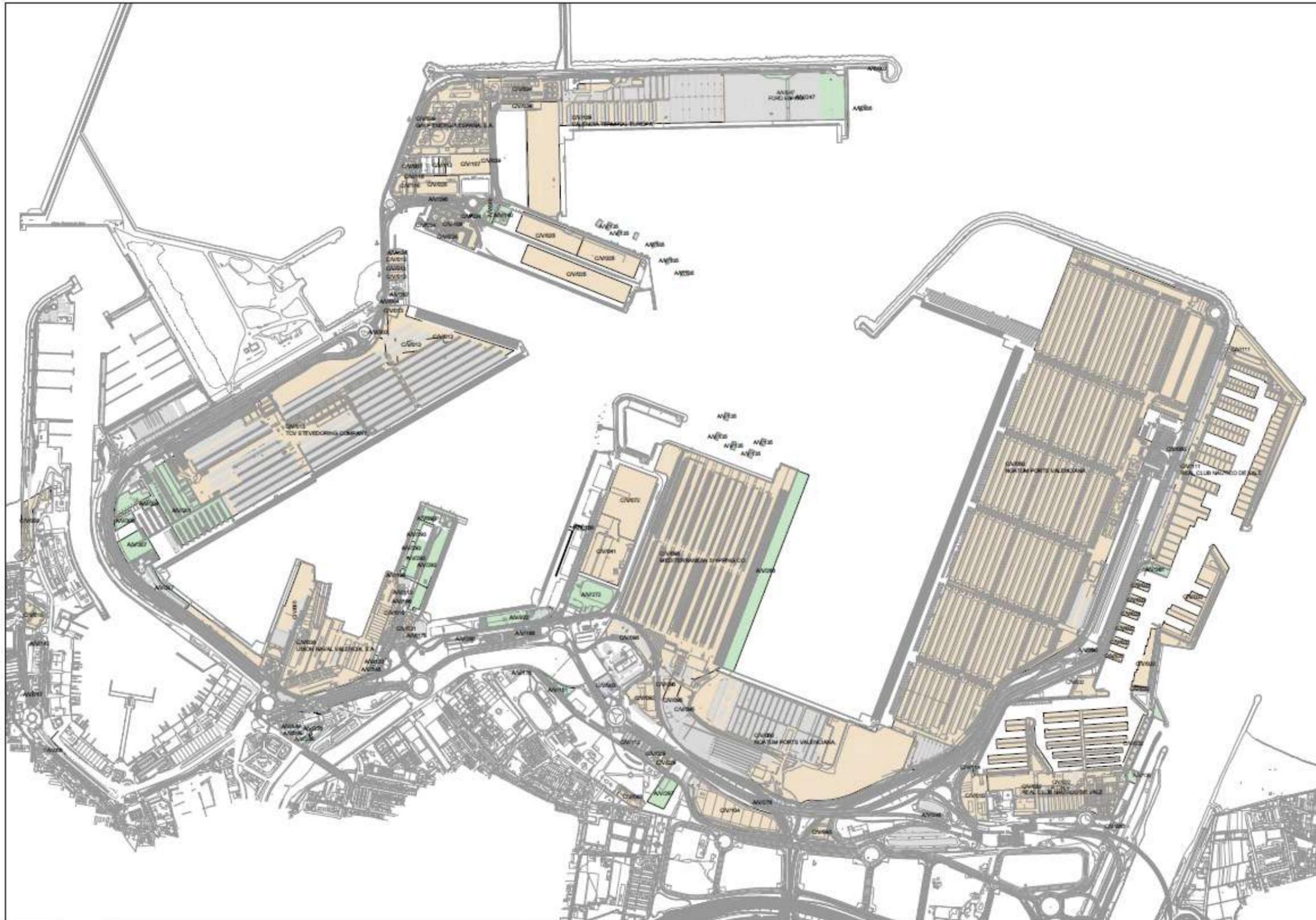


Figura 11. Plano de las Autorizaciones, Concesiones y Cesiones de Uso

### 5. PREVISIÓN DE TRÁFICO

La estimación de los tráficos que pueden ser operados en el futuro a través del Puerto de Valencia es un dato fundamental a la hora de diseñar una estrategia de planificación. Por otro lado, la determinación de los tráficos futuros tiene gran importancia para todas aquellas actividades económicas desarrolladas en la zona y vinculadas a la explotación del puerto.

El tráfico portuario comercial ha sufrido importantes variaciones desde su creación, tanto en cantidad de mercancías, como en las características de éstas.

En el año 2012 el tráfico del puerto ha sido de 59.999.446 toneladas, siendo un 86% del tráfico mercancía general contenedorizada. Este tipo de mercancía es el principal en este puerto y así se ve en las previsiones de tráfico correspondientes.

En la tabla y los gráficos siguientes se muestran los datos del resumen de la previsión de tráfico del Plan de empresa 2014 para Puerto de Valencia.

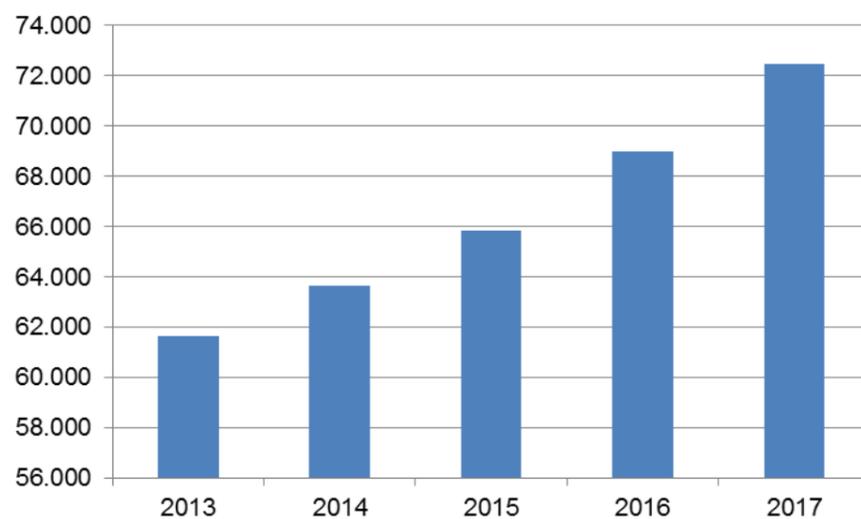


Gráfico 15. Previsión de tráfico total para 2013-2017 en miles de toneladas

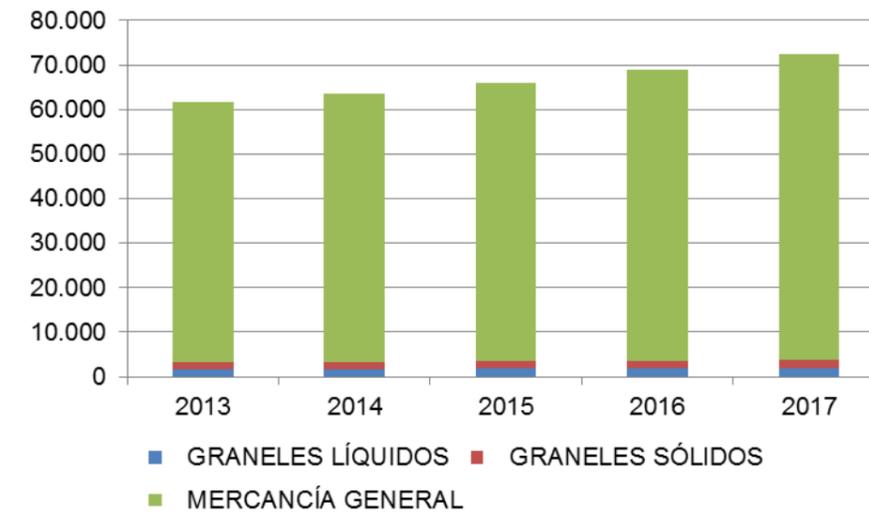


Gráfico 16. Previsión de tráfico por forma de presentación para 2013-2017 en miles de toneladas

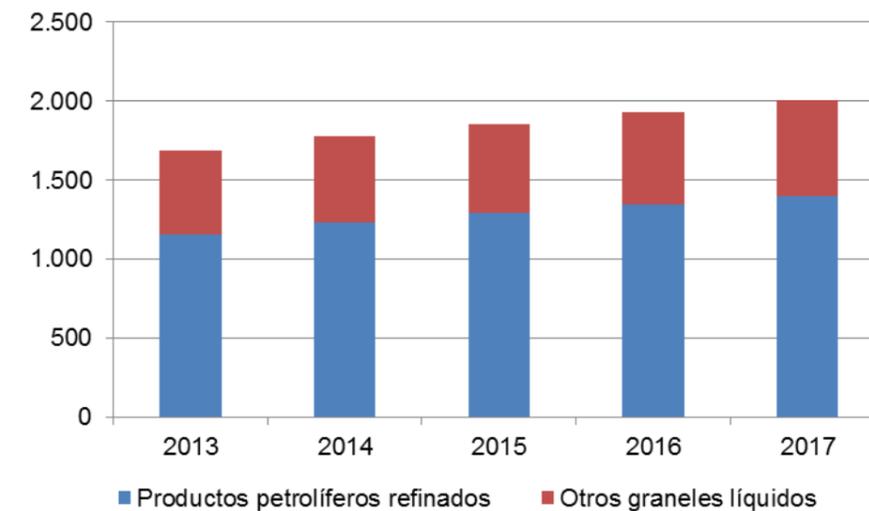


Gráfico 17. Previsión de tráfico de graneles líquidos para 2013-2017 en miles de toneladas

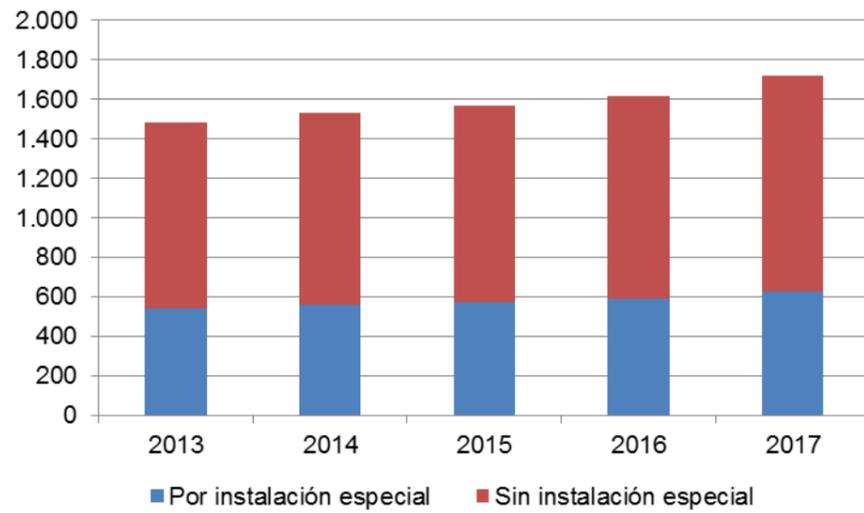


Gráfico 18. Previsión de tráfico de graneles sólidos para 2013-2017 en miles de toneladas

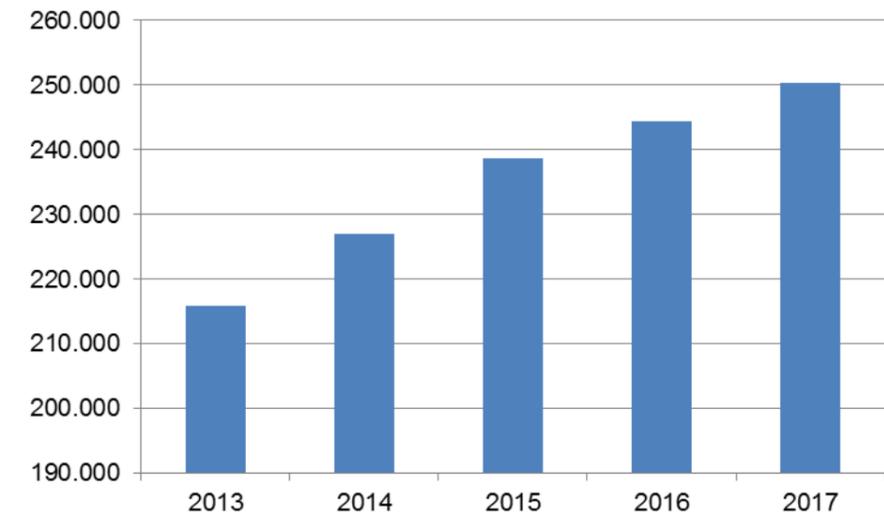


Gráfico 19. Previsión de tráfico ro-ro en UTIs para 2013-2017

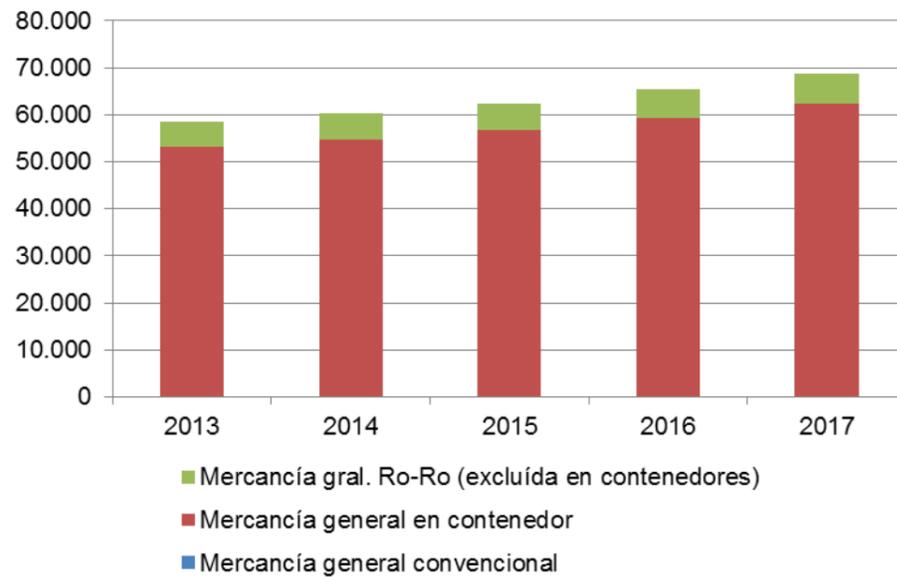


Gráfico 18. Previsión de tráfico de mercancía general para 2013-2017 en miles de toneladas

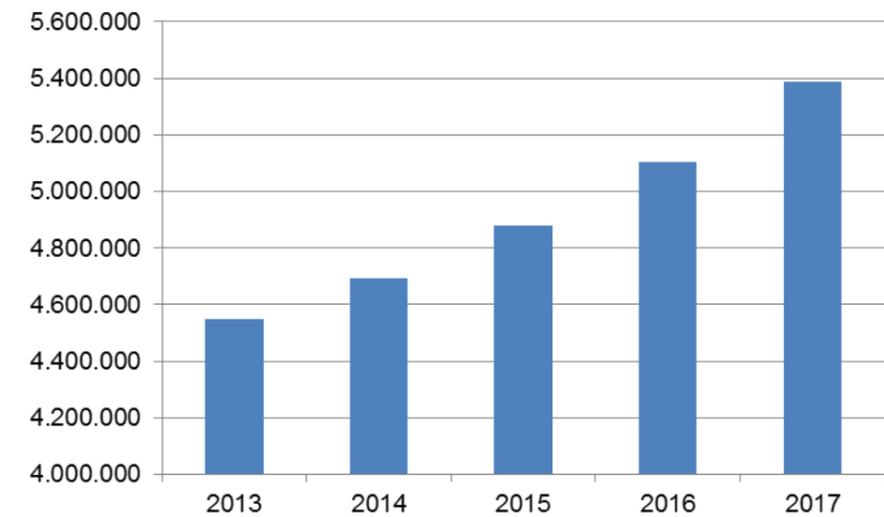


Gráfico 20. Previsión de tráfico de contenedores en TEUs para 2013-2017

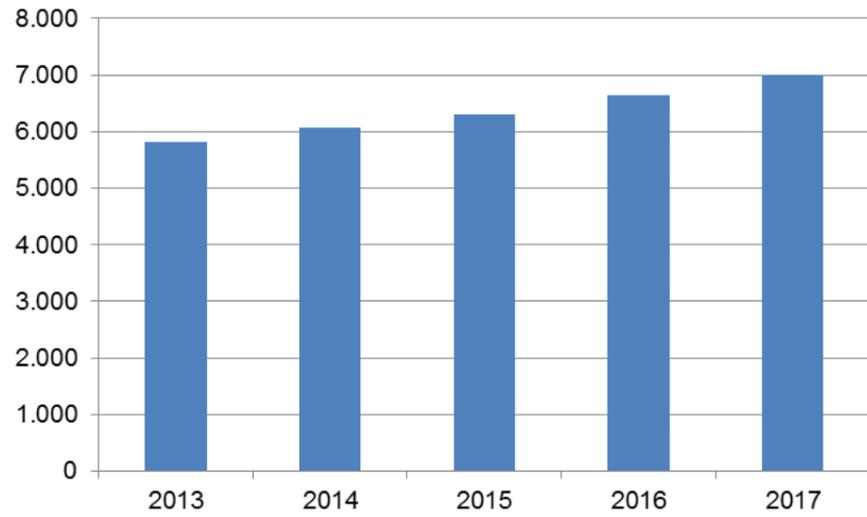


Gráfico 21. Previsión de número de buques para 2013-2017

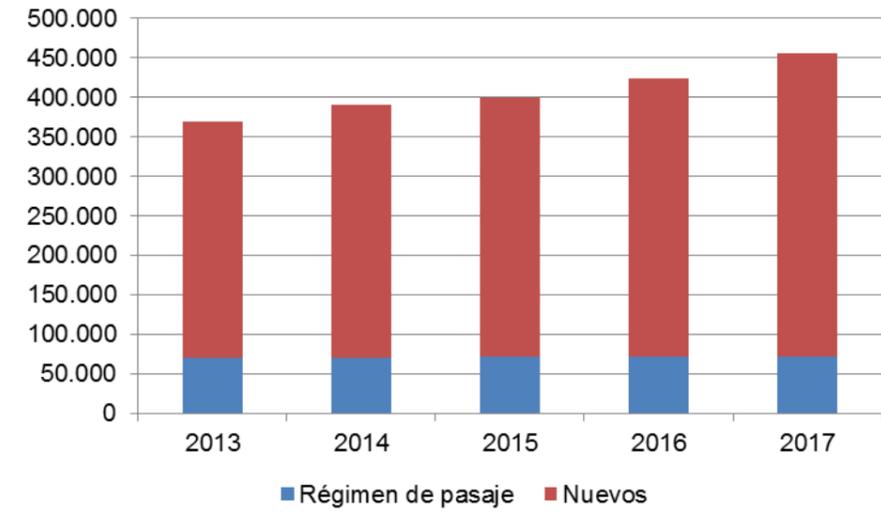


Gráfico 22. Previsión de número de vehículos para 2013-2017

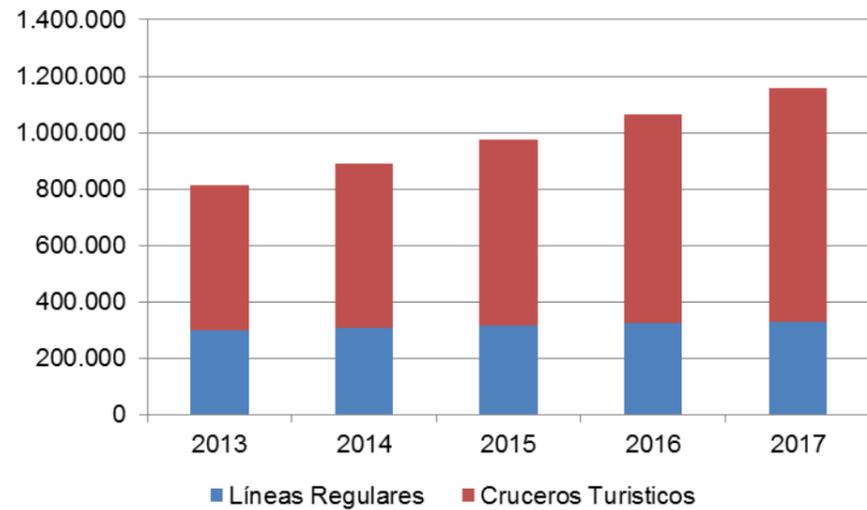


Gráfico 21. Previsión de número de pasajeros para 2013-2017

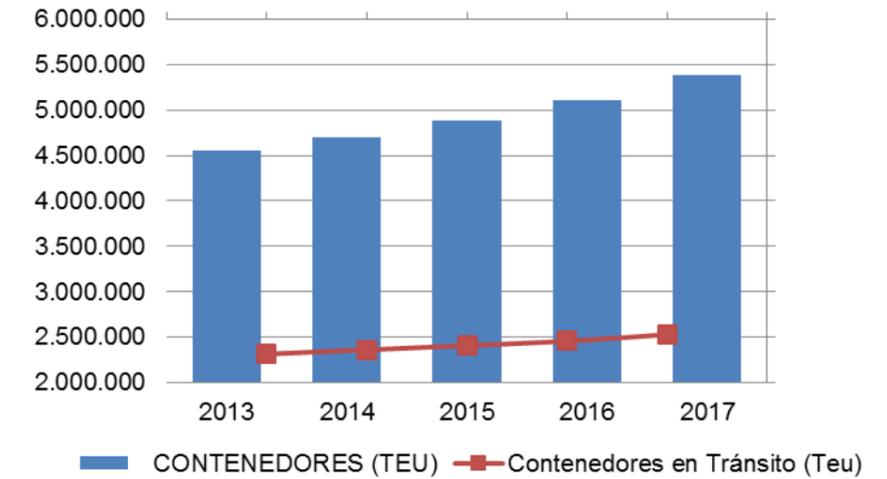


Gráfico 22. Previsión de contenedores en tránsito y totales en TEUs para 2013-2017

Como se puede observar en las previsiones de tráfico, se espera un crecimiento en todos los tipos de tráfico manteniendo las mismas características actuales, es decir, el Puerto de Valencia sigue moviendo mercancía en todas sus formas de presentación, prevaleciendo el movimiento de contenedores. Respecto a los pasajeros, se espera un crecimiento en el tráfico de de cruceros, de modo que se alcanzarían los 826.000 cruceristas en 2017.

## 6. NECESIDADES FUTURAS

### 6.1. Actividad portuaria

#### 6.1.1. Actividad comercial

Tal y como se observa en las previsiones de tráfico, y en línea con lo que concluye el Plan Estratégico, el Puerto de Valencia se especializará en una combinación de contenedores import/export y en contenedores de tránsito. El modelo a seguir es el denominado Hub Mixto tal y como explica la siguiente figura:

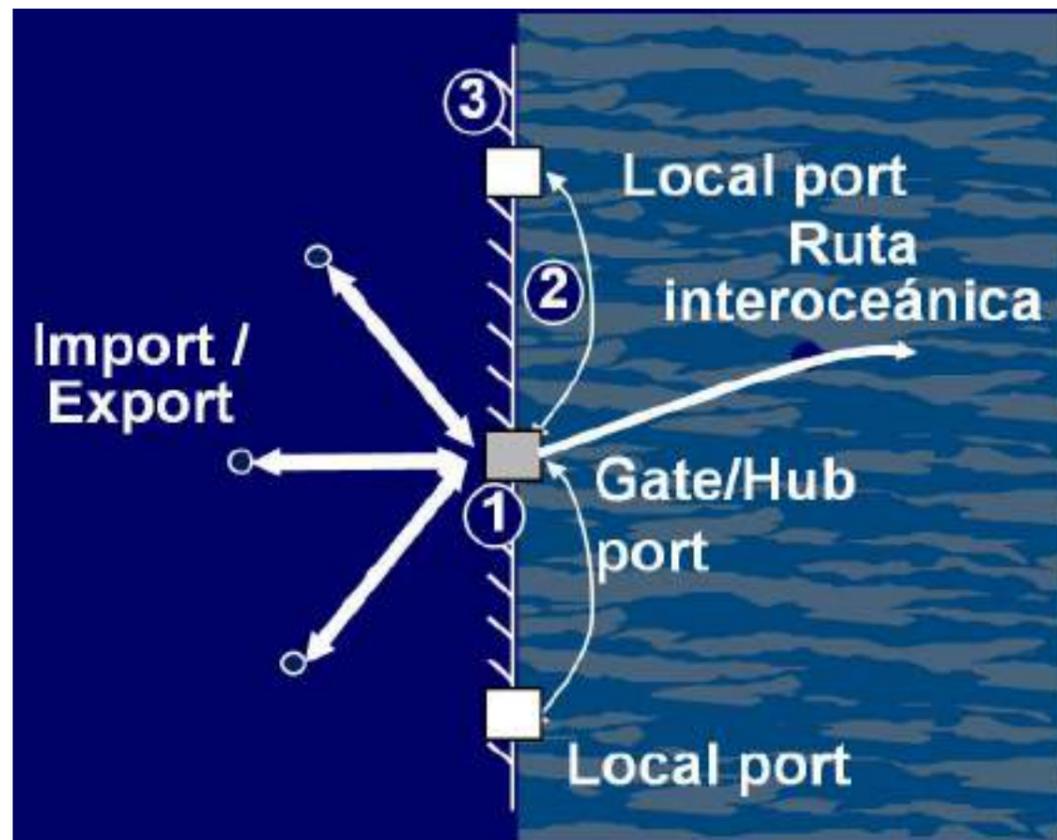


Figura 12. Apuesta de Valenciaport recogida en el Plan estratégico (Fuente: A.T. Kearney)

Por ello se va a continuar con la ampliación aprobada en el Plan Director que formula una gran terminal de contenedores en su primera fase y una segunda menor en una fase posterior.

Así mismo, el Plan Director recoge un muelle para cruceros con cuatro atraques y una terminal especializada argumentada en el crecimiento que el tráfico de cruceristas ha experimentado en los últimos años y en las previsiones de que siga creciendo durante los próximos años. También se va a continuar con el tráfico de pasajeros que embarcan/desembarcan en ferries en conexión con las Islas Baleares fundamentalmente.

El tráfico de vehículos nuevos también será uno de los destacados en el futuro del puerto. La proximidad de la Factoría Ford en Almussafes (Valencia), que producirá desde 2015 su futuro modelo tope de gama, el Mondeo Vignale, se enmarca dentro de la adjudicación de la producción del nuevo Mondeo (2014) y del S-Max (2015) a la factoría valenciana. Hay que tener en cuenta que, según declaraciones del Gerente de Logística de Suministro de Ford España (2011), el 87,14% de la producción de la factoría de Almussafes se dedica a la exportación y, la vía principal, el 82,9% es la marítima (el resto: 0,5% el ferrocarril y 16,6% la carretera).

Respecto al tráfico ro-ro de plataformas, también se espera que crezca en los próximos años según las previsiones de tráfico. Este tráfico viene refrendado por el impulso que la Unión Europea está proporcionando al desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transporte.

A estas Redes Transeuropeas de Transporte pertenecen las autopistas del mar, que concentra flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima con objeto de mejorar las actuales conexiones marítimas, y establece nuevas conexiones viables, regulares y frecuentes para el transporte de mercancías entre Estados miembros.

En cuanto a graneles líquidos y sólidos y mercancía general no contenedorizada, se espera un crecimiento moderado a lo largo de los próximos años, de modo que se mantiene la actividad que se está desarrollando actualmente en el puerto.

#### 6.1.2. Actividad pesquera

Esta actividad se concentra en el transversal de poniente, donde se prevé se siga desarrollando la misma sin grandes cambios en los volúmenes de pesca.

#### 6.1.3. Actividad náutico-deportiva

La actividad náutico-deportiva se mantiene en las instalaciones existentes tanto en el Real Club Náutico de Valencia como en la Marina Juan Carlos I.

La amplitud de las instalaciones y su grado de ocupación actual no hacen prever necesidad de ampliación a corto o medio plazo.

#### 6.1.4. Actividades complementarias

La Zona de Actividades Logísticas linda al oeste con la Zona de Servicio del puerto estando fuera de la misma. La oferta de instalaciones logísticas al servicio de la actividad del puerto que ésta supone se considera suficiente, por lo que la Autoridad Portuaria no prevé la creación de nuevas instalaciones logísticas en el ámbito de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia.

Respecto a actividades industriales, no está prevista ninguna nueva instalación a corto/medio plazo.

## **6.2. Accesos y comunicaciones**

### 6.2.1. Carretera

El Puerto de Valencia en la actualidad tiene un único acceso para vehículos pesados a través del denominado Acceso sur.

En el apartado 4.3 se muestran los accesos actuales que se producen todos ellos a través de la V-30, en una parte importante de su recorrido, salvo los que proceden de la CV-500 Autopista del Saler.

Esta situación da lugar a que los tráficos que acceden desde zonas próximas al puerto situadas al Norte (del orden de un tercio del total de camiones que acceden al puerto) son los que están sometidos a peores condiciones de acceso ya que deben incorporarse al By-Pass (al no existir la posibilidad de acceso directo) e incrementar su recorrido (mayor coste, menor rendimiento de los medios de transporte,...).

Por todo lo anterior, se hace necesario un nuevo Acceso norte al puerto que equilibre la accesibilidad al recinto portuario y más aún con el aumento de tráfico que supondrá la entrada en servicio de la ampliación norte.

Además, este acceso mejorará la conectividad del sistema portuario Valencia-Sagunto ya que el recorrido para los vehículos pesados se verá reducido del orden del 40%

El inicio de la alternativa del proyecto de Acceso Norte al Puerto de Valencia se plantea en el enlace con la autovía V-21 a la altura del barranco del Carraixet, de modo que el primer tramo es en superficie y el segundo subterráneo, terminando en el Muelle de Levante. Ya se ha

ejecutado la primera fase que conecta el bulevar de Serrería de Valencia con la V-21 una vez pasado el barranco de Carraixet.

La necesidad de este acceso se agudizará más cuando entren en explotación las futuras terminales de contenedores de la ampliación norte. El ya citado Convenio de cesión de bienes que integran la Dársena Interior del Puerto de Valencia a favor del Ayuntamiento de Valencia identifica, en el ámbito de cesión al que se refiere este Convenio, una franja de reserva de superficie de aproximadamente 91 metros de anchura (resultantes de fijar una franja de protección de 20 metros a cada lado de la citada infraestructura) y 205 metros de longitud con el objetivo de asegurar en el futuro la ejecución del Acceso Norte.



Figura 13. Proyecto de Acceso norte

Añadir que el Ministerio de Fomento está tramitando el proyecto de Acceso al Puerto de Valencia Carretera V-30 tramo Puerto de Valencia–

Autovía A-7, cuyo objetivo principal es el aumento de la capacidad de la V-30. Con dicho proyecto se pretenden definir actuaciones concretas que se puedan ejecutar por fases para aumentar la capacidad de la autovía y, por tanto, mejorar el nivel de servicio.

### 6.2.2. Ferrocarril

Dentro de los objetivos de la Unión Europea en relación con los sistemas de transporte, se encuentra el de incrementar la sostenibilidad y la eficiencia del transporte entre los Estados miembros, así como el de impulsar la intermodalidad y la interoperabilidad de sistemas.

En los últimos años, se están desarrollando diversas iniciativas con fondos europeos destinadas a converger hacia estos objetivos. Una de ellas ha sido la inclusión del Corredor Mediterráneo como uno de los corredores de transporte prioritarios de la Unión Europea.

En este sentido, el día 19 de octubre de 2011, la Comisión Europea hizo público un nuevo paquete de propuestas para actualizar la Red Transeuropea de Transportes. Se priorizan diez corredores que constituyen la Red Principal y entre los que se encuentra, como ya se ha indicado, el Corredor Mediterráneo.

Por otro lado, las instalaciones del Puerto de Valencia son las que mayor volumen de mercancías contenedor mueve en todo el Mediterráneo Occidental, por lo que su integración en la red Transeuropea es fundamental para garantizar la mejora en el volumen de exportación e importación de mercancías españolas y europeas.

Teniendo en cuenta todo ello, está previsto que las iniciativas desarrolladas desemboquen en la materialización de un eje prioritario en

ancho estándar o ancho UIC para mercancías desde el Puerto de Algeciras hasta la frontera con Francia para su posterior continuación.

Por parte del Ministerio de Fomento está en estudio este Corredor Mediterráneo que permitirá conectar el Puerto de Valencia con otros destinos europeos en ancho UIC.

Además, administraciones autonómicas como la Generalitat de Catalunya y la Generalitat Valenciana han firmado acuerdos con el fin de promover y aportar su apoyo firme al conjunto de estas nuevas infraestructuras, y han comenzado a desarrollar documentos técnicos y legales como el Estudio de implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo. Tamo: Alicante – Frontera Francesa, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori y Medi Ambient de la Generalitat Valenciana (2012).

Según el Informe Final de los efectos del Corredor Ferroviario Mediterráneo de Alta Velocidad en la Competitividad de la Economía Valenciana, redactado por el Grupo de Investigación en Estrategia, Competitividad y Gestión del Conocimiento y la Innovación de la Universitat de València y la Universitat Jaume I de Castelló para la Asociación Valenciana de Empresarios-AVE (2012), el Corredor Mediterráneo constituye pues un eje básico de la red nacional para el transporte de mercancías. El proyecto está incluido en la Red Básica de Mercancías establecida por el Ministerio de Fomento en el Plan Estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España (PEITFM).

Por otra parte, el Corredor contribuirá a multiplicar las ventajas del privilegiado enclave geográfico de la región, haciéndola puerta de entrada y salida de mercancías de mercancías hacia todos los destinos, potenciando su actividad logística en conjunción con el puerto y el

aeropuerto. El Corredor puede ser un impulso decisivo para la estratégica red logística articulada en la Comunidad Valenciana con la conexión de cuatro grandes puertos como son Valencia, Alicante, Castellón y Sagunto.

En principio, es posible que esta conexión sea una realidad a lo largo del año 2015 y es por ello que el Puerto de Valencia necesita adaptar las instalaciones ferroviarias de su competencia (red interior portuaria) para que sean capaces de atender este tipo de tráfico.

Además, y para aumentar la competitividad del transporte ferroviario, la APV analiza la posibilidad de extender la electrificación de la vía hasta las terminales situadas al norte del puerto (Muelle de Levante y Dique del este). También está analizando un nuevo trazado ferroviario y viario que conlleve una reordenación estructural de la zona del puerto situada en el entorno de los muelles de Costa y del Turia, afectando al conjunto de infraestructuras viarias y ferroviarias que pueden incluir la creación de una nueva playa de vías. Dicho trazado es el que justifica el uso asignado en la zona colindante con el barrio de Nazaret.

Asimismo, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) del Ministerio de Fomento tiene por objeto, entre otros, el refuerzo de las conexiones intermodales y la dotación de infraestructuras estratégicas; fijando en las inversiones un enfoque intermodal. En el ámbito del transporte ferroviario, contempla como objetivo específico potenciar el transporte ferroviario de mercancías. Uno de los elementos esenciales identificados para conseguir aumentar la cuota del mercado es alcanzar una reducción significativa de costes por tonelada transportada en el modo ferroviario para hacerlo más competitivo, y entre los factores que pueden contribuir a ello destaca el aumento de la longitud de los trenes, que en España es, con carácter general, sensiblemente inferior al estándar

recomendado por la Unión Europea. Por ello, entre los programas definidos en su plan de acción se encuentra la adecuación de la red básica de mercancías para permitir la circulación de trenes de longitud estándar interoperable (750 metros).

El Puerto de Valencia, consciente de la conveniencia de adecuar su red ferroviaria interna a los nuevos estándares interoperables está estudiando la adaptación de determinadas terminales ferroviarias para la explotación con trenes de mercancías de 750 m de longitud.

Además de lo anterior, la APV ha realizado un “Estudio de Ordenación de los Transportes Terrestres en la Futura Ampliación del Puerto de Valencia”, que consiste en el estudio, justificación y definición, de las infraestructuras necesarias para el acceso de los distintos medios de transporte terrestre y a las instalaciones resultantes de la ampliación norte del puerto. Tanto la conexión ferroviaria en ancho ibérico y en ancho UIC, como la longitud de las terminales ferroviarias que se construyan en el futuro deberán tener en cuenta los requisitos infraestructurales que en el futuro requiera este tipo de transporte.

## 7. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA

### 7.1. Zona de Servicio Terrestre

La Zona de Servicio propuesta es básicamente la actual excepto en los siguientes puntos (la numeración hace referencia al plano del Anejo 8 que recoge las coordenadas de cada una de las afectaciones y desafectaciones propuestas):

- En la zona de la Marina Juan Carlos I se ha elaborado una adaptación a la realidad existente consecuencia de la ejecución de los compromisos derivados de la firma del Contrato de Ciudad Sede de la 32ª edición de la America's Cup por parte del Consorcio Valencia 2007, ente constituido por la Administración General del Estado, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia para la organización y celebración del citado evento deportivo.

La propuesta de usos para dicha Marina se ha establecido en concordancia con el documento presentado por el Consorcio Valencia 2007 el 22 de octubre de 2012: "Actualización de la previsión de usos del suelo así como del Plan de Negocio que presentó el Consorcio Valencia 2007 como Anexos a la propuesta de convenio interadministrativo formulada en fecha 3 de junio de 2008".

Se ha procedido asimismo a agrupar los edificios que habían quedado aislados como consecuencia de la desafectación de la Orden Ministerial de 31 de mayo de 1999 intentando además que la Zona de Servicio Terrestre cuente con la menor discontinuidad posible (afectaciones 2, 4 y 6). Se modifica ligeramente la

delimitación de la Zona de Servicio frente a la zona donde se ubica la cabria para adaptarla a la circunstancias actuales (afectación 5).

Se ha regularizado una concesión subterránea del Ayuntamiento de Valencia junto a la playa ya que parte de ella quedaba fuera de la Zona de Servicio (afectación 5).

Se ha afectado parte del cantil y la parte de agua correspondiente tras la construcción del "Canal de acceso a la dársena interior del Puerto de Valencia", ya que en la desafectación de la Orden Ministerial de 31 de mayo de 1999 era todo tierra y ahora parte es es agua (afectación 3 y 9).

Se propone desafectar la huella del edificio fitosanitario, que fue derruido (desafectación 4), así como parte de la calle Doctor Marcos Sopena que estaba incluida en la delimitación de 1969 y que está urbanizada y es un vial de uso público de acceso a la playa (desafectación 1). También se desafecta la esquina de la zona de talleres por donde discurre el tranvía y una pequeña parcela cuyo origen está en el antiguo ferrocarril central de Aragón (desafectaciones 2 y 3).

- Se ha regularizado el acceso para vehículos ligeros junto a Nazaret adaptándola al existente actualmente (afectaciones 7 y 8 y desafectación 5).
- Respecto a los espacios a que se refiere la Orden Ministerial de 7 de febrero de 2001, se propone la inclusión de prácticamente la totalidad de los espacios desafectados por la citada Orden al haberse construido viales sobre los mismos (afectación 10)..

La Zona de Servicio Terrestre propuesta y un detalle en la zona de la Marina se recogen en los planos. Además, en el Anejo 8 se adjunta la definición geométrica con coordenadas de autocad, de cada una de estas zonas de afectaciones y desafectaciones consecuencia de la propuesta de Zona de Servicio Terrestre.

## 7.2. Zona de Servicio de Agua

Las razones que justifican la propuesta de la Zona de Servicio de Agua son las siguientes:

- La construcción de la nueva dársena norte del Puerto de Valencia con su nueva bocana.
- Consecuentemente la existencia de dos bocanas distintas de acceso a las dársenas comerciales del puerto.
- La necesidad de ampliar la capacidad de las zonas de fondeo de espera a las distintas dársenas.
- La oportunidad de alejar la zona de fondeo de la playa de Pinedo en relación a su posición actual.

Por todo lo anterior, los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima de Valencia estudiaron una nueva delimitación de la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia que reuniese las condiciones necesarias para que el puerto de Valencia pueda hacer frente a las exigencias del tráfico portuario en su nueva fisonomía. La propuesta estudiada por los servicios técnicos fue presentada al Comité de Seguridad del Consejo de Navegación y Puerto de Valencia, en su reunión del día 3 de julio de 2013, con el fin de someterla a su consideración y para que adoptara el acuerdo de recomendar la

aprobación de una nueva delimitación de las superficies de agua de la Zona de Servicio del puerto.

La delimitación geográfica de la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia que se propone se divide en:

- ZONA I o interior de las aguas portuarias: que abarca los espacios de agua abrigados por el efecto de los diques de abrigo.
- ZONA II o exterior de las aguas portuarias: superficie de agua comprendida entre los siguientes puntos que se definen con su latitud y longitud:

|      |              |             |
|------|--------------|-------------|
| 1.-  | 39° 28,000 N | 0° 19,205 W |
| 2.-  | 39° 28,000 N | 0° 12,714 W |
| 7.-  | 39° 22,962 N | 0° 12,714 W |
| 9.-  | 39° 22,962 N | 0° 19,277 W |
| 54.- | 39° 25,346 N | 0° 19,791 W |
| 55.- | 39° 25,530 N | 0° 19,916 W |
| 56.- | 39° 27,782 N | 0° 19,178 W |

A los efectos de facilitar la ordenación del tráfico en las aguas exteriores de servicio del puerto, la Zona II incluye dos áreas de fondeo, un sistema de organización del tráfico y un punto de embarque y desembarque de práctico definidos por una serie de puntos que tienen las siguientes coordenadas:

### a) ZONA DE FONDEO NORTE:

|      |              |             |
|------|--------------|-------------|
| 12.- | 39° 27,251 N | 0° 14,804 W |
| 3.-  | 39° 27,251 N | 0° 12,714 W |
| 4.-  | 39° 26,170 N | 0° 12,714 W |
| 15.- | 39° 26,170 N | 0° 14,804 W |

Esta área de fondeo norte, dispone de seis puntos de fondeo con radios de borneo de hasta 500 metros, cuyas coordenadas son las siguientes:

|          |      |              |             |
|----------|------|--------------|-------------|
| Punto N1 | 30.- | 39° 26,981 N | 0° 14,456 W |
| Punto N2 | 31.- | 39° 26,441 N | 0° 14,456 W |
| Punto N3 | 32.- | 39° 26,981 N | 0° 13,759 W |
| Punto N4 | 33.- | 39° 26,441 N | 0° 13,759 W |
| Punto N5 | 34.- | 39° 26,981 N | 0° 13,062 W |
| Punto N6 | 35.- | 39° 26,441 N | 0° 13,062 W |

**b) ZONA DE FONDEO SUR:**

|      |              |             |
|------|--------------|-------------|
| 29.- | 39° 24,297 N | 0° 17,029 W |
| 5.-  | 39° 24,297 N | 0° 12,714 W |
| 6.-  | 39° 23,000 N | 0° 12,714 W |
| 8.-  | 39° 23,000 N | 0° 17,029 W |

Esta área de fondeo sur, dispone de 12 puntos de fondeo con radios de borneo de hasta 400 metros, cuyas coordenadas son las siguientes:

|           |      |              |             |
|-----------|------|--------------|-------------|
| Punto S1  | 36.- | 39° 24,081 N | 0° 16,751 W |
| Punto S2  | 37.- | 39° 23,649 N | 0° 16,751 W |
| Punto S3  | 38.- | 39° 23,216 N | 0° 16,751 W |
| Punto S4  | 39.- | 39° 24,081 N | 0° 16,194 W |
| Punto S5  | 40.- | 39° 23,649 N | 0° 16,194 W |
| Punto S6  | 41.- | 39° 23,216 N | 0° 16,194 W |
| Punto S7  | 42.- | 39° 24,081 N | 0° 15,636 W |
| Punto S8  | 43.- | 39° 23,649 N | 0° 15,636 W |
| Punto S9  | 44.- | 39° 23,216 N | 0° 15,636 W |
| Punto S10 | 45.- | 39° 24,081 N | 0° 15,079 W |
| Punto S11 | 46.- | 39° 23,649 N | 0° 15,079 W |
| Punto S12 | 47.- | 39° 23,216 N | 0° 15,079 W |

Además, el área de fondeo sur, dispone de seis puntos de fondeo con radios de borneo de hasta 500 metros, cuyas coordenadas son las siguientes:

|           |      |              |             |
|-----------|------|--------------|-------------|
| Punto S13 | 48.- | 39° 24,027 N | 0° 14,457 W |
| Punto S14 | 49.- | 39° 23,487 N | 0° 14,457 W |
| Punto S15 | 50.- | 39° 24,027 N | 0° 13,760 W |
| Punto S16 | 51.- | 39° 23,487 N | 0° 13,760 W |
| Punto S17 | 52.- | 39° 24,027 N | 0° 13,064 W |
| Punto S18 | 53.- | 39° 23,487 N | 0° 13,064 W |

**c) ZONA DE VARADA**

Para casos de emergencia y peligro de hundimiento de buques se establece la zona de varada situada al sur del Puerto de Valencia y frente a la Playa de Pinedo, definida por dos líneas paralelas entre sí, que se extienden uno coma cinco millas 1,5', con rumbo ochenta grados verdadero (80°v) y con origen en las coordenadas siguientes:

|           |              |               |
|-----------|--------------|---------------|
| Punto 57: | 39° 24,300 N | 000° 19,730 W |
| Punto 58: | 39° 24,800 N | 000° 19,850 W |

**d) SISTEMA DE ORGANIZACIÓN DEL TRÁFICO:**

Se establece una zona de especial precaución como medida de organización del tráfico que comprende dos canales (norte y sur) que facilitan el acceso a cada una de las dos dársenas que conforman el Puerto de Valencia, en la que los buques tienen que navegar con especial precaución y dentro de las cuales se recomienda la dirección del tráfico para la demanda o salida de puerto.

Los canales vienen marcados por los siguientes puntos que se definen por las siguientes coordenadas:

1) CANAL NORTE:

|      |              |             |
|------|--------------|-------------|
| 16.- | 39° 26,643 N | 0° 17,488 W |
| 17.- | 39° 26,425 N | 0° 17,488 W |
| 18.- | 39° 25,512 N | 0° 16,543 W |
| 19.- | 39° 25,512 N | 0° 15,598 W |
| 20.- | 39° 26,667 N | 0° 17,922 W |
| 21.- | 39° 26,289 N | 0° 17,922 W |
| 22.- | 39° 25,188 N | 0° 16,770 W |
| 24.- | 39° 25,188 N | 0° 15,598 W |

2) CANAL SUR:

|      |              |             |
|------|--------------|-------------|
| 25.- | 39° 26,022 N | 0° 18,152 W |
| 22.- | 39° 25,188 N | 0° 16,770 W |
| 24.- | 39° 25,188 N | 0° 15,598 W |
| 26.- | 39° 25,840 N | 0° 18,532 W |
| 27.- | 39° 24,863 N | 0° 16,914 W |
| 28.- | 39° 24,863 N | 0° 15,598 W |

e) PUNTO DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PRÁCTICO:

La zona recomendada para el embarque o desembarque del práctico en las derrotas de acercamiento o alejamiento de los buques es la situada en los alrededores del punto número 23 cuyas coordenadas son:

39° 25,188 N      0° 15,903 W

Tanto la Zona I como la Zona II se recogen en el documento de planos. El conjunto de coordenadas empleado, está referido al sistema geodésico mundial WGS – 84.

## 8. ZONIFICACIÓN DE USOS

La zonificación de usos está dividida básicamente en cuatro grandes áreas:

- El puerto comercial: cuya asignación de uso es el propio de sus actividades comerciales y sus complementarias.
- El área colindante al barrio de Nazaret: donde aprovechando la modificación del trazado viario y ferroviario, se va a crear una zona que pueda tener tanto uso de interacción puerto-ciudad como complementario al comercial.
- El Real Club Náutico de Valencia: cuyo uso corresponde a su actividad náutica deportiva y complementaria a la misma.
- La zona de la Marina Juan Carlos I y adyacentes: donde concurren diversos usos acordados entre el Consorcio Valencia 2007 y la Autoridad Portuaria, usos que están fundamentados en su mayoría en el plan de negocio presentado por dicha entidad ante la APV con fecha 22 de octubre de 2012.

En línea con lo anterior, los usos previstos para la Zona de Servicio Terrestre propuesta se agrupan en siete y su justificación se basa en las necesidades contempladas en el apartado 6 de este documento.

Los usos propuestos se recogen en los planos correspondientes (se incluye un detalle de la zona de la Marina Real Juan Carlos I) y son los siguientes:

Uso mixto náutico-deportivo/complementario náutico-deportivo: este uso se establece en parte de la Marina Real Juan Carlos I y el actual Club

Náutico con su reciente ampliación. Se permite tanto el uso náutico-deportivo como aquel complementario relacionado con el mismo.

Debido a la vocación ciudadana de la Marina Real Juan Carlos I y a la incertidumbre de la tipología de negocios que puedan acabar estableciéndose en ella, se ha considerado oportuno flexibilizar este uso permitiendo en las tres áreas más “ciudadanas” (marina norte, transversales y muelle de costa de la marina sur) que un máximo del 15% del total de la superficie de determinadas zonas de las mismas (Zonas A, B y C señaladas en los planos de usos) pueda ser dedicada al uso de interacción puerto-ciudad con sujeción a lo establecido en el Artículo 72 del Texto refundido.

Uso Interacción puerto-ciudad: este uso se contempla en ciertos espacios de la Marina Real Juan Carlos I en concordancia con el documento presentado por el Consorcio Valencia 2007 el 22 de octubre de 2012 que recoge en su Anexo II la ubicación de usos. Se concentra fundamentalmente en dos zonas, entre aproximadamente el Edificio de la antigua Estación Marítima y el área destinada al uso pesquero, y en la zona de contacto con la playa al norte de la Marina Real Juan Carlos I.

Uso pesquero: se propone para este uso la zona donde se encuentra actualmente la lonja pesquera y sus alrededores.

Uso mixto comercial/complementario comercial: comprende la mayor parte del espacio de dominio público portuario existente y las obras en curso con destino al servicio del tráfico de cruceros y la futura área para contenedores. El objeto de este uso es la actividad principal del puerto consistente en el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales así como los complementarios o auxiliares de estas. Señalar

que la denominada “Zona de maniobra”, cuya anchura varía según los muelles, y que no está aún definida en la ampliación, sólo tendrá uso comercial (ver figura adjunta con la Zona de Maniobra sombreada en naranja). La Zona de Maniobra vigente se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia el 20 de mayo de 2010.

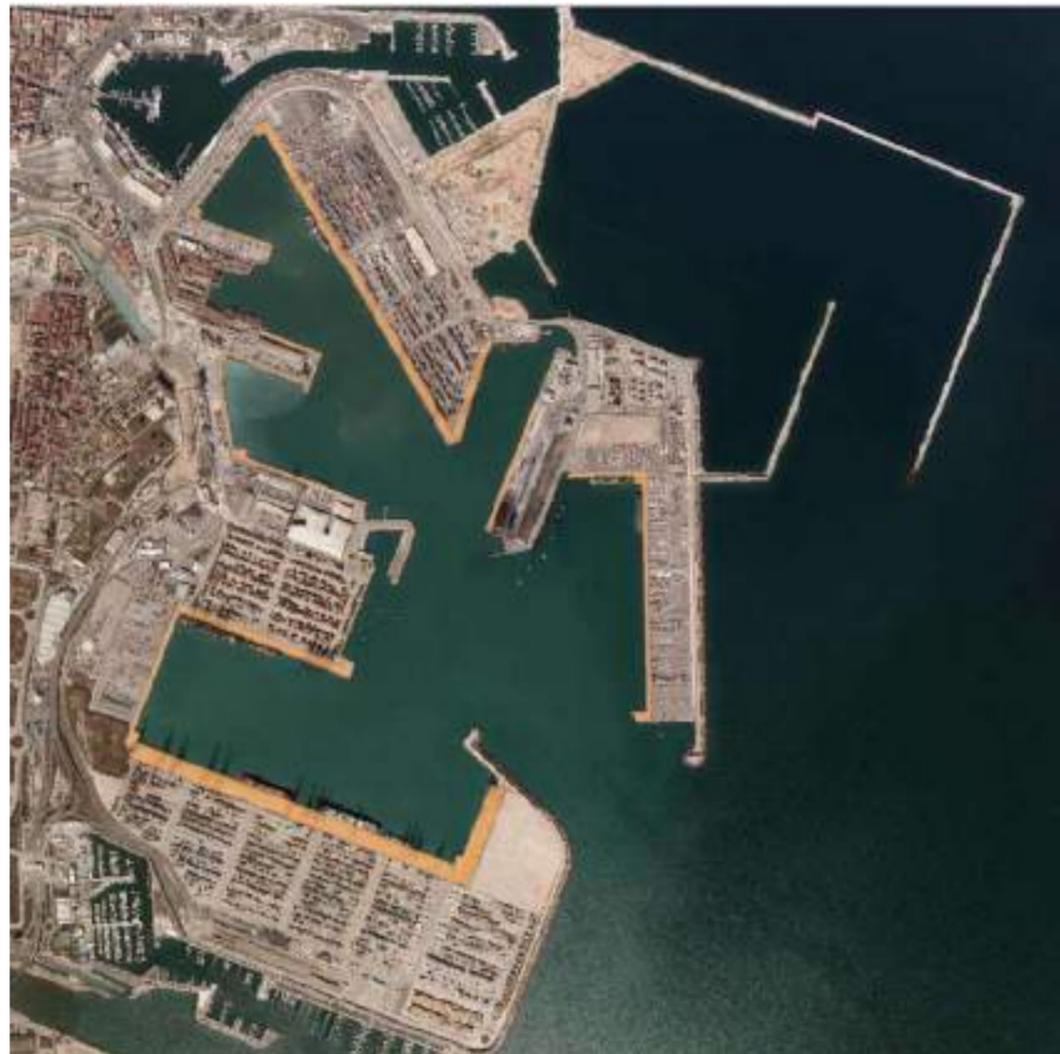


Figura 14. Zona de Maniobra actual

Uso mixto complementario comercial/interacción puerto-ciudad: este uso es el que corresponde a la entrada a la Marina Real Juan Carlos I desde la

playa, al edificio del Varadero y parte del área entre éste edificio y el cantil, al Edificio del Reloj y alrededores y al área que engloba los edificios donde se ubican: las antiguas oficinas de la Autoridad Portuaria de Valencia y su anexo, al edificio de Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria y el edificio de Sanidad Exterior.

También se destina a este uso la zona colindante al barrio de Nazaret donde se pretende promover una ordenación de los espacios portuarios. Esta propuesta se enmarca dentro de la política de Responsabilidad Social Corporativa impulsada por la APV y consiste en generar y mantener una zona de transición o protección entre el núcleo urbano de Nazaret y la actividad portuaria, revitalizando la zona de contacto con este barrio y creando una fachada de usos amables. El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria se han comprometido a través del Convenio de cesión gratuita de determinados bienes de la Autoridad Portuaria a favor del Ayuntamiento de Valencia de 2013, a ordenar el área sur de la Zona de Servicio del puerto en contacto con el núcleo urbano de Nazaret. El área grafiada en esta zona, se basa en el límite del trazado viario y ferroviario previsto actualmente, pero podría sufrir ligeras variaciones en caso de que se produjeran ajustes en dicho trazado.

Uso complementario comercial: este uso es el previsto en la zona de talleres, comedor y polideportivo de la Autoridad Portuaria de Valencia. En relación con este uso, existe una singularidad asociada a la antigua Estación Marítima; aunque en la propuesta actual del Consorcio Valencia 2007 su destino es centro comercial (uso interacción puerto-ciudad), actualmente está destinada al apoyo al tráfico de cruceros como terminal de recepción de pasajeros (uso complementario comercial). Por lo anterior, inicialmente se le asigna el uso complementario comercial que

pasará a ser uso de interacción puerto-ciudad cuando finalice la actividad actual.

Uso mixto complementario náutico-deportivo/interacción puerto-ciudad:  
uso que se concentra en una franja, entre la antigua alineación del dique de Levante y la parte exterior Marina Real Juan Carlos I.

Los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley, ya tienen su ubicación en el puerto según puede verse en el plano 9. En cualquier caso, si fuera necesario en el futuro otra ubicación o nuevos espacios en el puerto, la Autoridad Portuaria los pondrá a su disposición cuando dichas Administraciones lo soliciten en cualquiera de las zonas que admiten el uso complementario comercial.

## 9. CONCLUSIONES

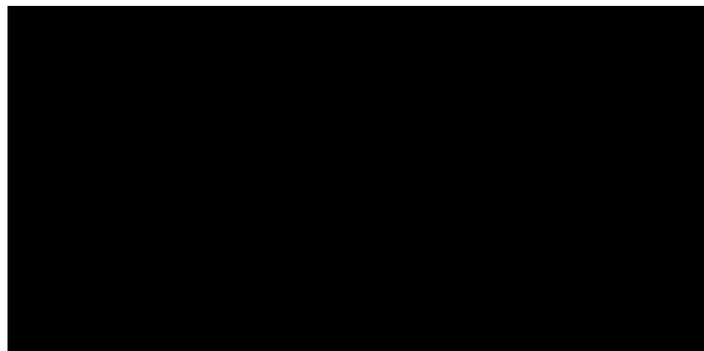
El DEUP del Puerto de Valencia se redacta de conformidad con la prescripción recogida en el artículo 69 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Los límites propuestos para la Zona de Servicio Terrestre se adecuan a la realidad existente y a la ampliación norte aprobada en el Plan Director y los de la Zona de Servicio de Agua se ajustan a las necesidades derivadas de la nueva bocana y el tamaño y número de buques que atracan en el puerto.

Los usos que se asignan a cada área portuaria son los adecuados para atender las demandas actuales y previstas, conjugando las necesidades del puerto que debe favorecer de manera sostenible la competitividad exterior del tejido empresarial de su área de influencia.

Por todo ello se redacta esta Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Valencia para su tramitación reglamentaria.

Valencia, 15 de octubre de 2013.



Director General de la Autoridad Portuaria de Valencia

## II. ANEJOS

---

# ANEJO 1

PLANOS DEL PUERTO EN EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA

---



**CLASES DE SUELO**

- SNU: Suelo No Urbanizable
- SUP: Suelo Urbanizable
- SU: Suelo Urbano

**SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES**

**RED VIARIA**

- GRV-1: Vía Interurbana
- GRV-2: Vía Metropolitana
- GRV-3: Vía Interdistrital

**TRANSPORTE**

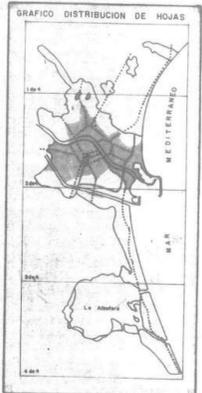
- GTR-1: Transporte público urbano
- GTR-2: Ferrocarril
- GTR-3: Metro
- GTR-4: Transporte interurbano

**OTROS SISTEMAS GENERALES EN SUELO NO URBANIZABLE**

- GEL-1: Parque Metropolitano
- GEC: Educativo Cultural Universitario
- GIS-3: Distribución de Agua Residual

**SISTEMAS LOCALES**

- RV: Vía Colectora Distribuidora de Sector



14 OCT 1992



El presente plano forma parte del documento P.G.O.U. de Valencia, aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte en 28 de Diciembre de 1988 (B.O.E. 14-1-89) y D.O.G.V. 14-1-89, con los errores materiales y de la transcripción de la información aprobados por el Ayuntamiento de Valencia, en Sesión Plena de fecha 3-92, 13-4-89, 11-10-90 y 1-10-92, así como las directivas de Diligencia General aprobadas el 10-92, y 4-4-91, a las que se alude en la presente.

Valencia, a 6 de Octubre de 1992

**AJUNTAMENT DE VALÈNCIA**

GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO / OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN

**CLASIFICACION DEL SUELO.I.**

CLASES DE SUELO Y SISTEMAS GENERALES Y LOCALES DE COMUNICACION

ESCALA 1:10.000

ENERO 1992

FOR EL EQUIPO REDACTOR

A1. 2

**PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA**



**CLASES DE SUELO**

SUI Suelo Urbano  
 SUI-1 Suelo Urbanizable Programado  
 SUI-2 Suelo Urbanizable No Programado  
 SNU Suelo No Urbanizable

Límite de zona de suelo  
 SUI-1 SUI-2 SUI-3 SUI-4 SUI-5

**SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES:**

**RED VIARIA**

GRV-1 Vía Interurbana  
 GRV-2 Vía Metropolitana  
 GRV-3 Vía Interdistrital

**TRANSPORTE**

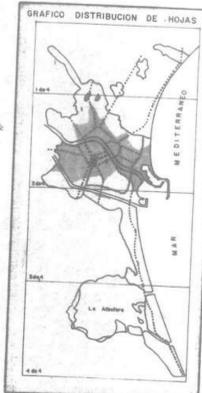
GTR-1 Transporte público urbano  
 Metro ligero  
 GTR-2 Ferrocarril  
 RENFE  
 FGV  
 GTR-3 Área portuaria  
 GTR-4 Transporte interurbano

**OTROS SISTEMAS GENERALES EN SUELO NO URBANIZABLE**

GEL-1 Parque Metropolitanos  
 GEC Educación Cultural Universitaria  
 GIS-3 Depuración de Aguas Residuales

**SISTEMAS LOCALES**

RV Vía Coletores-Distribuidores de Sector



14 OCT. 1992

El presente plano forma parte del documento P.G.O.U. de Valencia, aprobado definitivamente por Resolución del Consejo de Obres Pùblicas, Urbanismo y Transporte en 28 de Diciembre de 1988 (B.O.E. 14-1-89) y D.O.G.V. 14-1-89, con la incorporación de las rectificaciones derivadas de la corrección de errores materiales y de la transcripción de las A.C.M. aprobadas por el Ayto. de Valencia, en Sesiones Plenarias de 9-2-89, 11-4-89, 11-10-90 y 1-10-92, así como las derivadas de Diligencia general que consta al inicio de cada uno de los mismos. Valencia, a 6 de Octubre de 1992

**AJUNTAMENT DE VALÈNCIA**

GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO / OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN

**CLASIFICACION DEL SUELO.I.**

CLASES DE SUELO Y SISTEMAS GENERALES Y LOCALES DE COMUNICACION

ESCALA: 1:10.000

FECHA: ENERO 1992

SERIE: A.1

HOJA: 3

**PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA**

# ANEJO 2

**INFORME DE LA APV SOBRE EL PROYECTO DE REVISIÓN SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE  
ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA**

---

Valencia, 10 de febrero de 2011

Sr. D. Manuel Latore  
Secretario del Servicio de Planeamiento  
ÁREA DE URBANISMO, VIVIENDA Y CALIDAD  
URBANA  
Excmo. Ayuntamiento de Valencia



**ASUNTO** Remisión de Informe sobre el Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana.

Con relación a su solicitud de informe sobre la propuesta municipal de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana, adjunto se acompaña el Informe evacuado por los Servicios Técnicos de esta Autoridad Portuaria de Valencia con base en lo dispuesto en el artículo 83.2b) de la Ley 16/2005, Urbanística Valenciana y en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obra pública.

Quedando a su disposición para aclarar o ampliar las consideraciones y conclusiones contenidas en el informe adjunto, con el objetivo último de alcanzar el siempre deseado equilibrio entre el espíritu que debe presidir las actuaciones de la Autoridad Portuaria de Valencia y el que anima el desarrollo y ejecución de las actuaciones urbanísticas por parte de ese Ayuntamiento, le saluda atentamente,



Nota: Incluye soporte informático de la documentación gráfica

**INFORME DE SOBRE EL PROYECTO DE REVISIÓN  
SIMPLIFICADA DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN  
URBANA DE VALENCIA**  
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

El presente informe se elabora por los Servicios Técnicos de la Autoridad Portuaria de Valencia, en contestación a la solicitud de informe sobre el Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Valencia, evacuada por el Servicio de Planeamiento del Excmo. Ayuntamiento de Valencia con base en lo dispuesto en el artículo 83.2b) de la Ley 16/2005, Urbanística Valenciana, mediante escrito con Registro de Entrada en este Organismo de fecha 19 de octubre de 2010 y nº 3924, y siéndole de aplicación a éste lo establecido en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obra pública.

A la vista del citado documento, los técnicos que suscriben realizan las siguientes

**CONSIDERACIONES:**

**PRIMERA.- Alcance del presente informe**

El presente informe es el resultado del examen del Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Valencia, puesto en relación con el escrito de alegaciones presentadas por esta Autoridad Portuaria en la fase de consultas previas sobre la VERSIÓN PRELIMINAR (R.E. 26.05.2008, nº 013399), con el escrito de contestación a las mismas de ese Ayuntamiento (S/RP'Sda. 20 de enero de 2010 y nº 001090), y con el informe elaborado desde la Autoridad Portuaria a requerimiento de la Dirección Territorial de Valencia perteneciente a la Conselleria de Territorio y Vivienda (Conselleria de Medio Ambiente, Urbanismo y Vivienda) sobre la adecuación a la legislación portuaria del documento objeto del expediente Homologación Global Modificativa PGOU (Concierto Previo) de Valencia (con RP'Sda. de fecha 10 de enero de 2006 y nº 28)

**SEGUNDA.- Sobre la delimitación de la Zona de Servicio terrestre del puerto de Valencia.**

Dentro del ámbito de los espacios incluidos en la Revisión Simplificada del Plan General se incluyen tanto espacios portuarios de naturaleza patrimonial, titularidad hoy

de la Autoridad Portuaria de Valencia, como espacios portuarios que formando parte del dominio público marítimo-terrestre<sup>1</sup>, integran hoy el dominio público portuario estatal, configurando la Zona de Servicio terrestre del Puerto de Valencia.

A este último respecto hay que destacar que el artículo 18, apartado 1, de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (en adelante, LPEMM) establece que los instrumentos de planeamiento general de los municipios "deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima".

Para en el artículo 96 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (en adelante, LREPS), definir la zona de servicio de los puertos estatales del siguiente modo:

*"1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el art. 94.1 de esta Ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos otros que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios".*

*3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuario, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 94 de esta Ley, y la justificación de la necesidad e conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la*

<sup>1</sup> Debe tenerse en cuenta e tales efectos lo dispuesto tanto en el art. 4.11 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, como en el art. 93 de la LREPS, por cuanto el dominio público portuario es por mandato legal, a su vez, dominio público marítimo-terrestre.

*competencia en la prestación de servicios. ....//....."*

El precepto anteriormente transcrito se corresponde con la nueva redacción dada al mismo por la reciente Ley 33/2010, de 5 de agosto, por la que en sustitución del anteriormente denominado "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios- PUEP" se regula ahora la "Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios", si bien en su contenido y función esencial ambos instrumentos responden a un mismo objetivo: (i) la delimitación del dominio público portuario estatal y (ii) la asignación de usos portuarios conforme a los "usos y actividades permitidas en el dominio público" a que se refiere el art. 94 de la LREPS (Esto es, USOS PORTUARIOS: comerciales, pesqueros, náutico-deportivos y complementarios o auxiliares de los anteriores; y USOS VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD).

En consecuencia, a la vista de los anteriores preceptos es necesario convenir que el Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana deberá recoger la delimitación de la zona de servicio por exigencia legal, por lo que es necesario concretar la delimitación de la misma.

En este sentido y como tal debe tenerse como línea límite vigente de la Zona de Servicio terrestre del Puerto de Valencia, la resultante de la delimitación efectuada, mediante Orden Ministerial de fecha 25 de abril de 1969 por la que se aprobó el "Proyecto reformado de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia", suscrito por el ingeniero Director del Puerto en fecha 1 de junio de 1968, y que fue parcialmente modificada por dos Órdenes Ministeriales posteriores de desafectación que rectificaron la anterior conforme a lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 27/1992 LPEMM:

- (i) la Orden del Ministro de Fomento de 31 de mayo de 1999 (Esta Orden Ministerial fue objeto de modificación por una posterior de fecha 19 de febrero de 2003, si bien no tiene virtualidad alguna aquí por cuanto dicha modificación no incide en el ámbito de los planes que se desafectaron del dominio público portuario estatal).
- (ii) la Orden del Ministro de Fomento de 7 de febrero de 2001.

Pero además, debe tenerse en cuenta que la realidad formal derivada de las tres Órdenes Ministeriales anteriormente citadas ( OM 25 de abril de 1968, OM de 31 de mayo de 1999, y OM de 7 de febrero de 2001), a su vez, ha sido superada por las transformaciones operadas en la denominada dársena interior del puerto como consecuencia de la ejecución de las obras necesarias para acoger en la ciudad de

Valencia la 32ª edición de la America's Cup y, especialmente a los presentes efectos, la ejecución de las obras correspondientes al Proyecto "Canal de Comunicación de la Dársena Interior con el mar abierto y enlace entre transversales en el Puerto de Valencia (Copa del América 2007)", por cuanto el ámbito territorial de la actuación correspondiente al mencionado canal discurría parcialmente sobre terrenos desafectados del dominio público portuario en virtud de la OM de 31 de mayo de 1999, convirtiéndose material y legalmente a la finalización de la ejecución de las obras, en zona de servicio de agua integrante del dominio público portuario estatal.

La representación gráfica de la línea límite exterior de la vigente Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Valencia se acompaña al presente escrito mediante Anexo nº 1, en el que, asimismo, se identifican los terrenos que no obstante haber tenido con anterioridad la condición de dominio público portuario, tienen hoy la consideración de bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria de Valencia en virtud de las dos Ordenes Ministeriales anteriormente indicadas.

De todo lo anterior, y vista la representación gráfica que se acompaña al presente informe, se concluye que la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia contemplada<sup>2</sup> en el proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia no recoge fielmente la misma.

### **TERCERA.- Sobre la propuesta de planeamiento diferido**

1.- La LPEMM establece la necesidad de que la zona de servicio portuario se desarrolle mediante un Plan Especial, o instrumento urbanístico equivalente, a formular por la Autoridad Portuaria, con el fin de armonizar las necesidades que genera dicha infraestructura y sus implicaciones en el desarrollo de los núcleos urbanos colindantes y solucionar con ello los problemas que se puedan generar desde una perspectiva exclusivamente urbanística.

En este sentido, es claro que dicho planeamiento especial tiene que tener como objetivo ordenar el espacio portuario en su consideración de elemento propio de la ordenación estructural y conjugar al mismo tiempo dicha ordenación con lo que es su entorno inmediato, para de este modo acometer y prever la influencia del Puerto en el desarrollo urbanístico de su entorno.

<sup>2</sup> Entendiéndose por tal aquellos espacios a los que el Proyecto de Revisión Simplificada otorga la calificación de Sistema General Portuario conforme a lo dispuesto en el art. 18 de la LPEMM.

Concretamente, el art. 18 de la LPEMM, en sus apartados 2 y 3 señala lo siguiente:

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

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

A su vez, en concordancia con el art. 18.2, el art. 96 de la LREPS (en relación con la Disposición Transitoria cuarta de la Ley 33/2010) señala en su apartado 7 que "con carácter previo a la formulación por la Autoridad Portuaria del plan especial o instrumento equivalente que ordene su zona de servicio de un puerto deberá encontrarse aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto" o, anteriormente, el Plan de Utilización de Espacios Portuarios.

Lo anterior, sin embargo, no obsta para que conforme pueda decidirse en su momento, dicha ordenación de la zona de servicio se lleve a cabo en un solo Plan Especial o en varios.

2.- En las alegaciones efectuadas por la Autoridad Portuaria en la fase de consultas previas a la Revisión Simplificada (R.E. 26.05.2008, Nº 013399), se exponían las razones por las que se concluía en la necesidad de "reconsiderar la revisión del Plan General desde esta perspectiva, en orden a hacer compatibles todas las previsiones que incidían en la zona de servicio portuario con la explotación portuaria", apuntándose como "la solución adecuada a la realidad existente y a la legalidad aplicable (...) la de incluir todos los espacios de dominio público y patrimoniales gestionados por la Autoridad Portuaria, e incluyendo los patrimoniales que fueron cedidos al Ayuntamiento, en un área de planeamiento diferido remitido al Plan Especial previsto en el artículo 16 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante".

Dicha propuesta de planeamiento diferido se formulaba:

A) Por un lado, respecto de los espacios situados al Norte de la Zona de Servicio, en el entorno de la denominada Marina Real, con base en las siguientes razones y términos:

Todo ello con el objeto de que los espacios queden armónicamente resueltos y siempre con el mejor afán de poner al servicio del planeamiento municipal espacios – en la medida en que existe coincidencia en su ámbito – acordos con el propio ámbito del Concurso Internacional de Ideas promovido por el Consorcio Valencia 2007. Al respecto de dicho ámbito, conviene recordar que mediante él se viene a configurar una zona de transición entre la ciudad y la actividad portuaria pura que gravita, principalmente, en torno a usos que inequívocamente tienen una proyección ciudadana como es el uso náutico-deportivo y, asimismo, el del tráfico de pasajeros (cruceros), proyectado éste último tanto en la dársena configurada entre los muelles de Poniente, Levante y Transversales Exterior, como en el área de la nueva dársena a generarse con motivo de la ampliación norte del Puerto de Valencia.

- B) Y por otro lado, respecto de la zona de contacto con Nazaret y la zona de Talleres y Polideportivo de la Autoridad Portuaria de Valencia<sup>3</sup>, a las que procede hacer extensivas las consideraciones efectuadas con relación a la zona de la denominada Marina Real.

3.- Por lo tanto, el ámbito de planeamiento diferido debe recoger tanto los espacios demaniales como los patrimoniales, incluyendo en cualquier caso todos los considerados dentro de la Zona de Servicio, sin perjuicio de que se decida, en su momento, llevar a cabo toda la ordenación en un solo Plan Especial o en varios.

En este sentido parece aconsejable que en la propuesta de planeamiento general se identifiquen como áreas de planeamiento diferido remitido al Plan Especial previsto en el artículo 18 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), por un lado, la que sirvió de base para el CONCURSO INTERNACIONAL DE IDEAS- VALENCIA DEL MAR – MARINA REAL JUAN CARLOS I, con exclusión del sector identificado en el mismo bajo el nº 8, y por otro lado, el ÁREA NORTE DE LA ZONA DE CONTACTO CON NAZARET, en una extensión final a determinar en función de la solución definitiva de la red viaria interior del puerto; todo ello sin perjuicio del ejercicio de las competencias que cada Administración ejerza en función de las que legalmente tiene atribuidas.

Por lo demás, del examen realizado cabe señalar una falta de concordancia entre lo señalado en las normas urbanísticas y la documentación gráfica (se concreta en nota

<sup>3</sup> Dicha zona de Talleres y Polideportivo está ubicada en el área norte de la Zona de Servicio del puerto, entre las calles Mercas Sopera, Puente Pochra y Anjiboló Guasaleño.

al pie), sin que, en ningún caso, la alusión a dicha falta de concordancia desvirtúe o contradiga las consideraciones arriba efectuadas así como las conclusiones señaladas al final de este informe.<sup>4</sup>

#### CUARTA- Sobre la calificación otorgada a los suelos portuarios.

En anteriores apartados hemos hecho referencia a la necesidad de incluir la zona de servicio portuario dentro de un ámbito de planeamiento diferido; ámbito que abarcaría tanto los suelos propios y afectos al servicio portuario como aquellos necesarios para dotar de coherencia a la ordenación del Puerto con su entorno.

En este apartado se va a tratar de determinar la concreta calificación urbanística de que deben gozar los suelos afectos a la actividad portuaria, debiendo distinguirse tres supuestos:

- a) La necesidad de calificar como elemento de la ordenación estructural (en la nomenclatura propia de la legislación urbanística valenciana) la Zona de Servicio del Puerto de Valencia, así como el dominio público afecto al servicio de señalización marítima

En el ámbito de planeamiento diferido nada obsta para que se incluyan suelos con una distinta calificación urbanística, ya que el objetivo del mismo es dar una ordenación conjunta a un entorno influido por la actividad portuaria. Ahora bien, la propia LPEMM (artículo 18) establece de forma clara y concreta que "los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima (...)", por lo que el Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana que se somete a consideración debe calificar dichos suelos conforme a lo establecido en el artículo 52.2.a) de la Ley 16/2005, de 30 de diciembre, de la Generalitat, Urbanística Valenciana, o sea como elemento integrante de la red primaria de

<sup>4</sup> La aludida falta de concordancia se refiere al hecho de que para las Normas Urbanísticas, los espacios portuarios de los muelles de Levante y Poniente, colindantes con la Marina Real Juan Carlos I según la propuesta municipal efectivamente se integran en el ámbito de planeamiento diferido; mientras que en el Plano de Ordenación: Nº Orden O2-B, Hoja H2 de 4, dichos espacios no forman parte de dicho ámbito, al ser por ellos calificadas como EDA (Estratificación Abierta uso náutico-recreativo/tercerario).

dotaciones públicas, siendo ésta una determinación sustantiva y propia de la ordenación estructural contemplada en el planeamiento general de Valencia.

Calificación que no debe limitarse a una mera enunciación, sino que el contenido material de dicha calificación tendrá como objeto facilitar el ejercicio de las competencias de explotación portuaria, siendo contraria a derecho cualquier otra determinación que menoscabe dicho fin.

A este respecto, debe señalarse que el propio Ayuntamiento, en su escrito de estimación parcial de las alegaciones efectuadas a la Versión Preliminar de la Revisión Simplificada del Plan (R<sup>S</sup>Da. Ayto. 20.01.10, nº 001090 / R<sup>E</sup> APV, 27.01.10, nº 351), y por ende también en las páginas 42 y 43 de la Memoria Ambiental<sup>6</sup> objeto de examen, reconoce la corrección de lo arriba expuesto al afirmar literalmente que "en cuanto a la calificación y usos globales del suelo, efectivamente no cabe duda que en principio debe corresponderse con la de Sistema General Portuario, es decir: Red Primaria de Infraestructuras y Servicios urbanos (PID-3 Área Portuaria) de acuerdo con la nomenclatura de la ROGTU vigente en la Comunidad Valenciana...".

Cuestión distinta es que, inmediatamente después a dicha afirmación, y respecto de determinados espacios a los que nos referimos en el apartado b) siguiente (Marina Real Juan Carlos I y los espacios inmediatos a la misma de los muelles de Levante y Poniente), igualmente llegue a afirmar, a partir de una incorrecta interpretación del alcance del acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria (18/12/2008), la procedencia de otorgar a dichos espacios – con una extensión aproximada de más de 740.000 metros cuadrados integrados en el dominio público portuario (Véase Anexo nº 2-A) -, una calificación urbanística distinta a la de sistema general portuario ("EDA Edificación Abierta uso mixto residencial/terciario").

En definitiva el proyecto que ahora se informa, plantea ciertos problemas por cuanto determinados suelos afectos a la actividad portuaria, y por consiguiente integrados en la Zona de Servicio, no son incluidos dentro de lo que debe definirse como red primaria (sistema general en la nomenclatura de la LPMM). Dichos problemas, en concreto son los siguientes:

- Zona de Servicio terrestre asociada a la explotación de la marina deportiva (Marina Real)<sup>6</sup>
- Zona de Servicio terrestre destinada a Talleres y Polideportivo de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Zona de servicio terrestre en régimen de concesión administrativa en los terrenos inmediatos a la Marina Real en los Muelles de Levante y Poniente, y Transversal de Poniente: TCV Stevedoring Company, S.A., Terminales del Turia, S.A., Acciona-Trasmediterránea, S.A., Unión Naval de Valencia, S.L., Gas Natural SDG.<sup>7</sup> (Véase Anexo 2A y 2B)
- Zona de Servicio terrestre correspondiente a una parte de la concesión actual de Moyresa-Bunge, a la antigua concesión de Benimar y a las actuales concesiones del Ayuntamiento, colindantes a la anterior.
- Zona de Servicio terrestre asociada a la explotación de la dársena de embarcaciones menores (junto desembocadura del nuevo cauce)

b) La calificación concreta de los usos propuestos para la Marina Real Juan Carlos I y los espacios inmediatos a la misma de los muelles de Levante y Poniente.

Los espacios ocupados por la Marina Real Juan Carlos I y los espacios inmediatos a la misma de los muelles de Levante y Poniente están calificados en el Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia como "EDA Edificación Abierta uso mixto residencial/terciario", además de diferir su ordenación a un futuro Plan Especial.

Considerando adecuado el diferir la ordenación concreta a un futuro Plan Especial de conformidad con lo señalado al efecto en el art. 18 de la LPMM y siempre que su extensión se ajuste al ámbito del antes mencionado Concurso Internacional de Ideas, excluido el Sector 8 ( Ver Anexo nº 3) , no obstante hemos de dejar patente que la calificación concreta otorgada a los suelos como "EDA Edificación Abierta uso mixto residencial/terciario" es contraria a lo establecido en la legislación portuaria de aplicación y, además, se fundamenta en una interpretación errónea del acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 18 de diciembre de 2008.

<sup>6</sup> Memoria Ambiental. Apartado 3.D.5: Memoria ambiental 3.-Evaluación del resultado de la fase de consultas; D.-/ Aspectos relacionados con las redes primarias de dotaciones públicas; 5.-/ Respecto del tratamiento dado a los terrenos ámbito del puerto de Valencia en relación con las delimitaciones propuestas derivadas en el Concurso de Ideas de la Marina Real Juan Carlos I, el acceso norte al puerto, la zona de contacto con Nazaret y otros extremos."

<sup>7</sup> La representación gráfica de esta área conjuntamente con la citada en tercer lugar, se corresponde con la recogida en el Anexo nº 2A.  
Ver nota anterior.

\*\* Desde la perspectiva de la legislación aplicable, debemos remitirnos aquí al art. 18 LPEMM amba transcrito, pero además a lo establecido en el artículo 94 de la Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, ya que en dicho último precepto se dispone lo siguiente:

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

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

- a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios básicos y otras actividades portuarias comerciales.*
- b) Usos pesqueros.*
- c) Usos náutico-deportivos.*
- d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.*

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

*.....//....."*

*3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio*

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

*.....//....."*

Como podemos apreciar el citado precepto deja claro que, cuanto menos, el uso residencial no está permitido por la legislación vigente en el ámbito portuario, sin perjuicio de que en el planeamiento diferido que en su día se lleve a cabo se proceda a la armonización de la ordenación urbanística en la confluencia del Puerto con la ciudad, más cuando la propia naturaleza del futuro Plan Especial permitirá concretar los usos de forma ya clara y concreta, siendo, por lo tanto, impropio e innecesario definirlos en este momento.

\*\* Desde la perspectiva del Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 18 de diciembre de 2008 (Se adjunta copia literal del acuerdo en Anexo nº 4), debe manifestarse la disconformidad con las consecuencias derivadas de la errónea interpretación que al mismo se da desde el Ayuntamiento; consecuencias que se materializan en una calificación urbanística distinta a la de Sistema General Portuario ("EDA Edificación Abierta uso mixto residencial/terciario").

En efecto, como se señalaba anteriormente, si bien el Ayuntamiento reconoce que "en cuanto a la calificación y usos globales del suelo, efectivamente no cabe duda que en principio debe corresponderse con la de Sistema General Portuario,...", termina fundamentando la calificación como "EDA Edificación Abierta uso mixto residencial/terciario" para los espacios a que se refiere este apartado b), en que

*"... ello no implica que tal calificación y usos globales afecte a la totalidad de los terrenos hoy por hoy portuarios ya que, en virtud del Acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, en sesión de 18 de diciembre de 2008, en el ámbito del Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de abril de 2003 y de conformidad con la realidad sobrevenida (sic), aquéllos serán objeto de cesión gratuita a favor del Ayuntamiento de la ciudad, conforme a la*

*delimitación que finalmente se efectúe, al estar desafectados del uso portuario en virtud de la O.M. de 31 de mayo de 1999, modificada posteriormente por la de 19 de febrero de 2003, podrán tener la calificación y usos que el Ayuntamiento estime oportuno en asunción de las competencias urbanísticas que le son propias....”*

Pues bien, en principio, la calificación propuesta no plantearía problema alguno para el normal desarrollo de las competencias que legalmente tiene atribuidas esta Autoridad Portuaria sobre el dominio público portuario estatal si dicha calificación se circunscribiera efectivamente solo a los espacios portuarios hoy desafectados.

Pero es que, del análisis del Proyecto de Revisión Simplificada, resulta que la cuestión aquí fundamental, estriba en la distinta representación gráfica de los espacios a los que el Ayuntamiento está materialmente tratando u otorgando el carácter de bienes patrimoniales en el citado Proyecto respecto de la que refleja la realidad formal y material de los mismos; diferencia que trae como resultado la extensión a unos espacios que hoy integran la zona de servicio vigente del puerto y, por consiguiente tienen la consideración de dominio público portuario estatal, de una calificación urbanística distinta a la que el propio Ayuntamiento llega a señalar que indubitadamente le corresponde al dominio público portuario: Sistema General Portuario.

En definitiva, únicamente pueden entenderse como bienes portuarios patrimoniales y susceptibles de ordenación urbanística a través del instrumento Plan General, los que fueron objeto de desafectación mediante Orden del Ministro de Fomento de 31 de mayo de 1999 y que, como resultado de las obras correspondientes al Proyecto *“Canal de Comunicación de la Dársena Interior con el mar abierto y enlace entre transversales en el Puerto de Valencia (Copa América 2007)”*, no se hayan convertido material y legalmente a la finalización de las mismas, en zona de servicio de agua integrante del dominio público portuario estatal. (Véase a tal efecto el Anexo nº 1)

Son a éstos y no a otros a los que se refiere el Acuerdo del Consejo de Administración de la APV de 18 de diciembre de 2008, con las matizaciones derivadas del mismo. Sin embargo, del examen del Proyecto de Revisión Simplificada, se observan determinadas afirmaciones que, a juicio de esta Autoridad Portuaria,

- (i) o bien parten de una incorrecta interpretación del alcance del citado Acuerdo de diciembre de 2008,
- (ii) o bien dan por supuesto que se van a producir nuevas desafectaciones del dominio público portuario respecto de determinados espacios.

⇒ En el primer caso, porque debe tenerse en cuenta que la cesión gratuita a la que se refiere el Acuerdo de diciembre de 2008 (se adjunta como Anexo nº 4) está referenciada a los espacios patrimoniales sobre los que la Autoridad Portuaria cuenta hoy con la preceptiva y previa autorización del Consejo de Ministros de 25 de abril de 2003, por lo demás, con las matizaciones que de la aplicación del primero se derivan y que se encontraban y encuentran en la base de la solicitud de diferimiento del planeamiento para dichos espacios en los términos al efecto expuestos por esta Autoridad Portuaria en su escrito de alegaciones de 26 de mayo de 2008.

Resulta claro que las transformaciones operadas en la antigua dársena interior del puerto con motivo de la organización de la 32ª edición de la America's Cup en Valencia, han determinado una alteración en la configuración física y en el destino final de la misma, y han superado con creces la ambición de las realizaciones que inicialmente se planteaban para ella en el año 1997 por las distintas partes firmantes del Convenio *“Balcón al Mar”*<sup>1</sup>. Pero, además, dicha circunstancia ha trascendido el ámbito de lo material u operativo, presentando asimismo una derivada formal que ha obligado a una revisión de la dimensión de los espacios de tierra necesarios para poder configurar, conjuntamente con los espacios de agua, en una adecuada y respectiva proporción, una unidad de dominio público portuario que, albergando por sí misma el conjunto de equipamientos y servicios necesarios y propios de una marina deportiva, sea susceptible de explotación autónoma bajo la categoría principal de uso portuario náutico-deportivo y, por lo tanto, sin contar con espacios patrimoniales adyacentes que, atendiendo al Convenio Balcón al Mar, deben ser objeto de cesión a favor del Ayuntamiento.

<sup>1</sup> Concretamente, de entre dichas transformaciones, basta referir aquí la actuación correspondiente a la ejecución de una nueva bocana y canal de acceso directo a la dársena interior desde el mar abierto, sin necesidad de atravesar todo el puerto comercial, lo que ha permitido el desarrollo de una marina deportiva que, de lo contrario, por elementales razones de explotación portuaria y seguridad marítima, hubiera sido de todo punto inviable.

Lo anterior explica la razón por la que, a propósito de la puesta en marcha de la cesión de bienes patrimoniales al Ayuntamiento de la ciudad, en el denominada hoja de ruta en la que se configura el reiteradamente citado Acuerdo de diciembre de 2008, se establece como primer hito de la misma el de la previa delimitación de los espacios de uso portuario.

En efecto, la mencionada revisión conllevaba necesariamente plantear una nueva propuesta de delimitación de la zona de servicio terrestre en el entorno de la antigua dársena interior del puerto de Valencia, lo que se ha producido, tras alcanzar un amplio y previo consenso institucional, mediante el Acuerdo del Consejo de Administración de mayo de 2009, por el que se inició el expediente del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Valencia, hoy todavía en tramitación, y cuya aprobación corresponde a la Administración General del Estado mediante Orden del Ministro de Fomento.

Dicha propuesta de delimitación de la zona de servicio terrestre, necesariamente trae consigo los siguientes dos efectos adicionales:

- (i) la determinación del ámbito de los espacios que, a los efectos de lo dispuesto en el actual marco legislativo de aplicación en materia de puertos y, por lo tanto también, a los efectos de esta Autoridad Portuaria, conforman propiamente una marina deportiva y que, por lo tanto, deben integrar el dominio público portuario estatal ( art. 94 Ley 48/2003) y,
- (ii) la adaptación del ámbito inicial de los bienes susceptibles de cesión al Ayuntamiento de Valencia a esta nueva realidad sobrevenida.

Esto es, cuando en el Acuerdo del Consejo de Administración de diciembre de 2008 se señala la puesta en marcha de la cesión gratuita del Balcón al Mar y se identifica como paso previo para la misma la delimitación de los espacios portuarios acorde con la nueva realidad sobrevenida, se están identificando dos ámbitos que deben ser claramente diferenciados:

- (i) por un lado, el ámbito de los espacios que fueron objeto de desafectación en virtud de la OM de 1999 y que hoy cuentan con la preceptiva autorización del Consejo de Ministros de abril de 2003 para ser cedidos, y,

- (ii) por otro lado, el ámbito de los espacios que dentro de los anteriores son los que, conforme a la delimitación que finalmente se efectúe a partir de la nueva realidad sobrevenida, resultan ser aquellos a los que se debe entender alcanza el compromiso de cesión a favor del Ayuntamiento.

⇒ En el segundo caso, algunas afirmaciones dan por supuesto que se van a producir nuevas desafectaciones del dominio público portuario respecto de determinados espacios<sup>9</sup> ("... una vez desafectados..."; "... más aquellos otros ..."), prejuzgando la posición de la Autoridad Portuaria respecto de los mismos, así como el resultado de un procedimiento que, en todo caso, debería iniciarse a partir de una decisión del Consejo de Administración, acorde con la legalidad vigente y debidamente motivada sobre su innecesidad para los fines portuarios; procedimiento que, en su caso, debe concluir con la correspondiente Orden del Ministro de Fomento de desafectación.

En este supuesto se encuentran (i) los espacios de dominio público que integran la Marina Real Juan Carlos I así como (ii) "... los terrenos inmediatos que se corresponden con los del muelle de Poniente como parte del de Levante, ocupados hoy por instalaciones portuarias...". Su representación gráfica se recoge en el Anexo nº 2A y, como anteriormente se señalaba representan en conjunto una extensión de más de 740.000 metros cuadrados.

Respecto de ellos, la intención del Ayuntamiento es, y así se puede leer en el Proyecto de Revisión Simplificada, la de "... generar un espacio urbano capaz de resolver el frente litoral de la ciudad...". La cuestión es si la legalidad hoy vigente y las razones y necesidades actuales de explotación portuaria se compatibilizan o no con la desafectación pretendida y la calificación urbanística que hoy para dichos espacios se propone.

Y ello, aunque se plantee la delimitación de dicha área

"...con la intención de que la ciudad de Valencia y el Organismo Autónomo del Puerto lleguen a un acuerdo y convenio para que pueda cumplirse el deseo de que la ciudad se relacione directamente con el mar en el entorno de la Dársena y de que se logre una

<sup>9</sup> Memoria descriptiva y justificativa4. Modelo territorial propuesto, págs. 32 y 33: "... los y los desafectados..."; Memoria descriptiva y justificativa5. Bienes de dominio público no municipal, págs. 71 y 72, y Normas urbanísticas, págs.83 y 94: "... conforme a la delimitación que finalmente se efectúe, más aquellos otros inmediatos correspondientes de los muelles de Levante y Poniente ...."

relación real entre el Puerto y la ciudad mediante la creación de zonas de equipamiento público y de usos terciarios y residenciales, así como de recuperación paisajística y de usos de los espacios de borde con el entorno urbano" (págs. 71 y 72 - Ordenación estructural. Memoria Descriptiva y justificativa);

pues, precisamente, la capacidad de acuerdo de la Autoridad Portuaria, y por lo tanto de solución negociada con el Ayuntamiento en la fase de elaboración por éste del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Valencia - obviamente en lo que afecta al dominio público portuario -, se encuentra limitada por los dos factores expuestos: la satisfacción del interés general portuario que, por definición, requiere de una interpretación dinámica en el tiempo y la legalidad aplicable.

c) La calificación concreta de los usos propuestos respecto del área norte de la zona de contacto con el núcleo urbano de Nazaret (ref. Moyresa, Benimar y concesiones Ayto.) así como respecto de la zona de Talleres y Polideportivo de esta Autoridad Portuaria.

Conforme se desprende de la documentación gráfica aportada (Anexo nº 1) a propósito de la vigente Zona de Servicio del puerto de Valencia, dichas zonas tienen la caracterización de dominio público portuario estatal, lo que determina la procedencia de extender para éstas la conclusión enunciada en el apartado a) anterior frente a la calificación urbanística propuesta como "zona verde: parques y jardines urbanos".

Por todo lo anterior, y en lo que concierne a la presente Consideración, hay que dejar claro que en el Proyecto que se somete a informe de la APV se aprecian disfunciones en cuanto a la delimitación del ámbito de la zona de servicio portuaria y en cuanto a la calificación urbanística otorgada, y por ende a la definición de los usos concretos a llevar a cabo en la misma y que deben ser rectificados.

**QUINTA-** Sobre algunas cuestiones referidas a la ordenación pormenorizada que se propone.

1.- Sobre el viario de conexión entre la red urbana de Nazaret y el final del trazado de la infraestructura del Acceso Norte por carretera al Puerto de Valencia.

Se aprecia en el documento sometido a informe el diseño de un viario de conexión entre la red urbana de Nazaret y el final del trazado de la infraestructura del Acceso Norte por carretera al Puerto de Valencia respecto del que deben realizarse aquí las siguientes consideraciones:

#### A. Funcionalidad intrínseca.

En relación con la funcionalidad del vial proyectado, cabe decir lo siguiente en función de la existencia o no del futuro Acceso Norte al Puerto de Valencia.

Hasta que ese acceso no sea una realidad se proyecta una penetración en la zona de Servicio portuaria que interfiera con la red de carreteras y de ferrocarril y acaba en una rotonda en plena zona de actividad comercial portuaria.

Cuando exista el Acceso Norte no parece lógico que confluyan en una rotonda un importante tráfico de vehículos pesados (más de 2.500 diarios) con vehículos ligeros que pueden llegar a la misma desde el viario urbano.

#### B. Diseño

Del análisis de los planos que figuran en el Proyecto de Revisión Simplificada se deduce que la vía que se proyecta precisa de un puente (>200 m.) sobre la dársena para unir los muelles de Levante y Poniente.

La rotonda que figura en el Muelle de Poniente hace pensar que en ese punto el vial estará aproximadamente a la cota de ese muelle (= 2,5 m.), lo que da a entender que entre el nivel del mar y la parte inferior del tablero quedará un gálibo tan reducido que sólo permitirá el paso de pequeñas embarcaciones de recreo sin mástil, impidiendo el aprovechamiento comercial de los atraques de Poniente, Transversal exterior y, parcialmente, Levante.

Si para permitir el paso de embarcaciones de mayor porte se diseñara algún tipo de puente móvil, parece lógico pensar que si éste da buen servicio al tráfico marítimo no lo dará al automovilístico y viceversa, por lo que no parece una solución funcionalmente aceptable.

Hay que decir aquí que los atraques que quedarían inutilizados son los que actualmente soportan el tráfico de cruceros y tienen muchas posibilidades de ser parte fundamental de la oferta que, en el futuro, disponga la APV para este tipo de tráfico. A este respecto añadir que ya en el Concurso Internacional de Ideas "Valencia del Mar-Marina Real Juan Carlos I" los muelles en cuestión quedaban incluidos (ver figura) en el Sector 11 en el que el Pliego del Concurso establece los siguientes "Usos y condicionantes"

*Uso portuario de acceso público para terminales de cruceros y servicios complementarios.*

*Edificio de Estación Marítima propiedad de Trasmediterránea, mantiene el edificio y el uso. Posibilidad de remodelación mediante negociación posterior.*

Lo anterior resulta coherente con las características de la zona, capacidad de atraque, distancia a las operaciones de mercancías y proximidad al casco urbano y permitiría el desarrollo de una zona portuaria de uso público perfectamente integrado con la ciudad.

Como ha quedado dicho, todo lo anterior es inviable con la construcción del viario que se plantea.

### C. Afecciones.

Además de lo expuesto hasta el momento, hay que poner de manifiesto que, la vía que se propone ignora absolutamente las redes de comunicaciones terrestres que actualmente existen en el puerto, provocando cruces a resolver tanto con carreteras como con ferrocarril.

La integración de esa nueva vía en la red portuaria supondría por un lado inutilizar cuantiosas inversiones que recientemente se han realizado en la misma y por otro la ejecución de una serie de obras de coste igualmente significativo y con gran ocupación de espacios portuarios.

Independientemente de lo anterior el trazado que se propone afecta de modo importante a concesiones vigentes como Acciona Trasmediterránea, Unión Naval de Valencia y TCV Stevedoring, disminuyendo en unos casos la superficie operativa e impidiendo la actividad en el caso del Astillero.

En definitiva, lo anteriormente expuesto, pone de manifiesto que la vía propuesta en el proyecto de Revisión Simplificada objeto de análisis representa una determinación que supone una "interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria" a que se refiere el art. 18 de la LPMM en su apartado 1º al referirse, precisamente, al instrumento general de planeamiento.

### 2.- Sobre la subestación eléctrica:

Conforme a lo recogido tanto en la documentación gráfica de la propuesta municipal de Revisión Simplificada del Plan General (Red primaria - Red eléctrica alta tensión) como, por un lado, en la "Memoria Ambiental /3.- Evaluación del resultado de la fase de consultas/ Conclusiones" (pág. 62), y por otro lado, en el documento "Ordenación estructural / Memoria descriptiva y justificativa / 5.3.3. Red primaria de infraestructuras y servicios urbanos - apartado 3: Por lo que hace referencia a las infraestructuras de suministro y energía eléctrica" (págs.. 70 y 71), se observa la inclusión en la propuesta del traslado de la actual Subestación de El Grao, localizada en el ámbito de actuación del PAI del Grao, al interior de la Zona de Servicio del puerto de Valencia; determinación a la que, nuevamente respecto a lo ya manifestado en el punto 1º de la consideración quinta, le sería de aplicación lo dispuesto en el art. 18 de la Ley 27/1992 según el cual, además de lo ya expuesto a propósito de la calificación urbanística del dominio público portuario, señala que "los planes generales (...) no podrán incluir determinaciones que supongan un interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria".

En definitiva, el instrumento de planeamiento que, en todo caso, debería recoger una determinación como la aquí pretendida no es la Revisión Simplificada del Plan General sino el Plan Especial a que se refiere el art. 18 de la Ley 27/92.

### 3.- Sobre la Red Primaria de Saneamiento

En el plano de referencia, número de orden O6-B, hoja H2 de 4, puede observarse que se proyecta un nuevo colector de pluviales que discurre por el lecho del antiguo cauce del río Turia, arranca desde el tramo final del colector

existente de pluviales que comenzando a la altura del puente en arco de Calatrava va por la margen izquierda del lecho del antiguo cauce, actual Jardín del Turia, hasta aguas abajo del puente atravesado de Calatrava a la altura del Agora.

El tramo del colector de pluviales existente, nace desde un aliviadero alimentado por un importante colector unitario que recoge aguas fecales y pluviales del Norte de la ciudad a través de la Avenida de Primado Reig y la calle Botánico Cavenilles hasta el río junto al puente del Real, en dicho punto el colector unitario se convierte en dos colectores separativos; el de fecales por la margen derecha y el de pluviales por la izquierda sin que dicha separación sea efectiva ante lluvias torrenciales, puesto que en el puerto, donde finalmente acaba desagüando, recogemos aguas negras.

Este nuevo tramo que se proyecta, que tan solo recoge pluviales ante lluvias moderadas, desagüa en la dársena Sur del Puerto de Valencia e inexplicablemente se cruza con el actual desvío cubierto del antiguo cauce, que igualmente desagüa en la misma dársena Sur.

Consideramos innecesaria la realización del este tramo proyectado, que aguas debajo del puente de Astilleros discurre por la Zona de Servicio del Puerto, y cuyo caudal ya es vertido a través de la lámina de agua, que con el nivel del mar penetra hasta aguas arriba del puente de Astilleros, por el desvío cubierto en la dársena Sur. De hecho, en dicha lámina de agua ya vierte la estación de bombeo que recoge las aguas pluviales del barrio de Nazaret.

Hemos podido detectar dos errores materiales en la confección del mencionado plano:

- 1.- El símbolo de doble círculo concéntrico con el interior en negrita, corresponde a las estaciones de bombeo, sin embargo, en la leyenda aparece bajo el texto de "Gran Estación Depuradora"
- 2.- La traza del emisario submarino de Pinedo, aparece dibujada sobre el Real Club Náutico de Valencia y el Muelle del Príncipe Felipe, no siendo esto concordante con la realidad.

**SEXTA.-** Asimismo, debe señalarse que la propuesta de Revisión Simplificada califica como Sistema General Portuario una superficie de 60.905,00 metros cuadrados (Véase Anexo nº 1), localizados en la zona sur del recinto portuario que, en su día, fueron desafectados del dominio público portuario mediante Orden del Ministro de Fomento de 7 de febrero de 2001, todo ello en el marco del denominado "Convenio de Colaboración para el traslado y regularización de la situación administrativa de los depósitos de contenedores ubicados en las proximidades a la zona Sur del Puerto de Valencia" suscrito entre la en su día denominada Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la G.V., el Ayuntamiento de Valencia, la entidad Terminal de Contenedores Vacíos, S.A. (TECOVASA) y esta Autoridad Portuaria, el 22 de febrero de 1999.

Sin perjuicio de dicha realidad formal, debe señalarse la conveniencia y, por ende, la conformidad a la calificación urbanística otorgada a dichos espacios como Sistema General Portuario toda vez que, con arreglo a la propuesta de Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) del puerto de Valencia, actualmente en tramitación, esta Autoridad Portuaria ha promovido su reincorporación al dominio público portuario.

Por todo lo anterior, los que suscriben, sin perjuicio de un mejor o superior criterio, **EMITEN INFORME** respecto del Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, haciendo constar, a los efectos de lo prevenido en la Disposición Adicional Segunda de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obra pública, la necesidad de adecuar el citado instrumento de planeamiento a la legislación vigente en los siguientes extremos:

- 1º) El Proyecto de Revisión Simplificada del Plan General de Ordenación Urbana deberá recoger la delimitación de la Zona de Servicio por exigencia legal. Y a tal efecto, la delimitación de la Zona de Servicio terrestre del Puerto de Valencia debe adecuarse a lo establecido en las Órdenes Ministeriales de 25 de abril de 1969, de 31 de mayo de 1999 y de 7 de febrero de 2001, además de considerar las transformaciones operadas en la denominada dársena interior del puerto como consecuencia de la ejecución de las obras necesarias para acoger en la ciudad de Valencia la 32ª edición de la America's Cup y, especialmente a los presentes efectos, la ejecución de las obras correspondientes al Proyecto "Canal de Comunicación de la Dársena Interior con el mar abierto y enlase entre transversales en el Puerto de Valencia (Copa América 2007)", por cuanto el ámbito territorial de la actuación correspondiente

al mencionado canal discurre parcialmente sobre terrenos desafectados del dominio público portuario en virtud de la OM de 31 de mayo de 1999, convirtiéndose material y legalmente a la finalización de la ejecución de las obras, en zona de servicio de agua integrante del dominio público portuario estatal. (Véase Anexo nº 1).

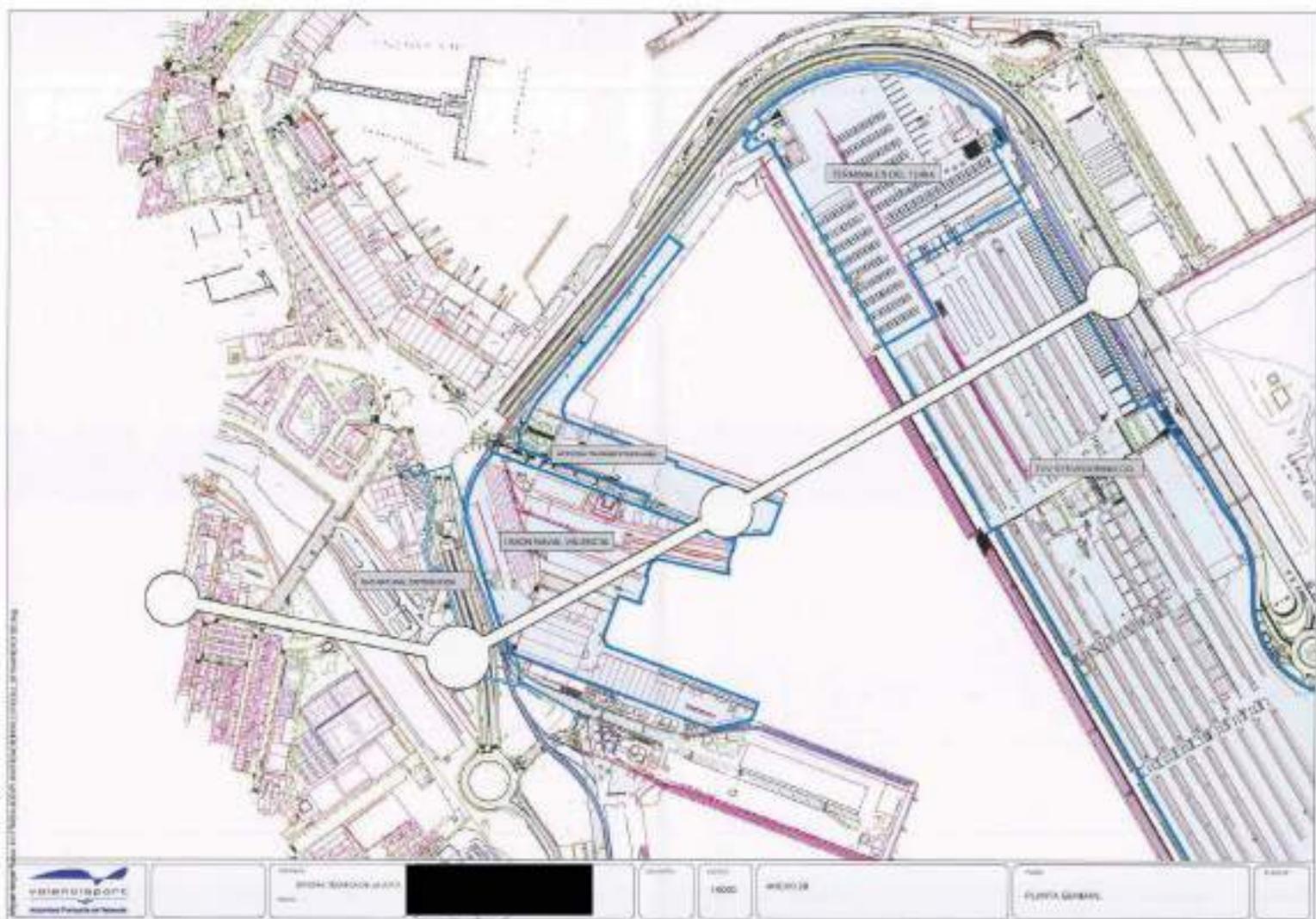
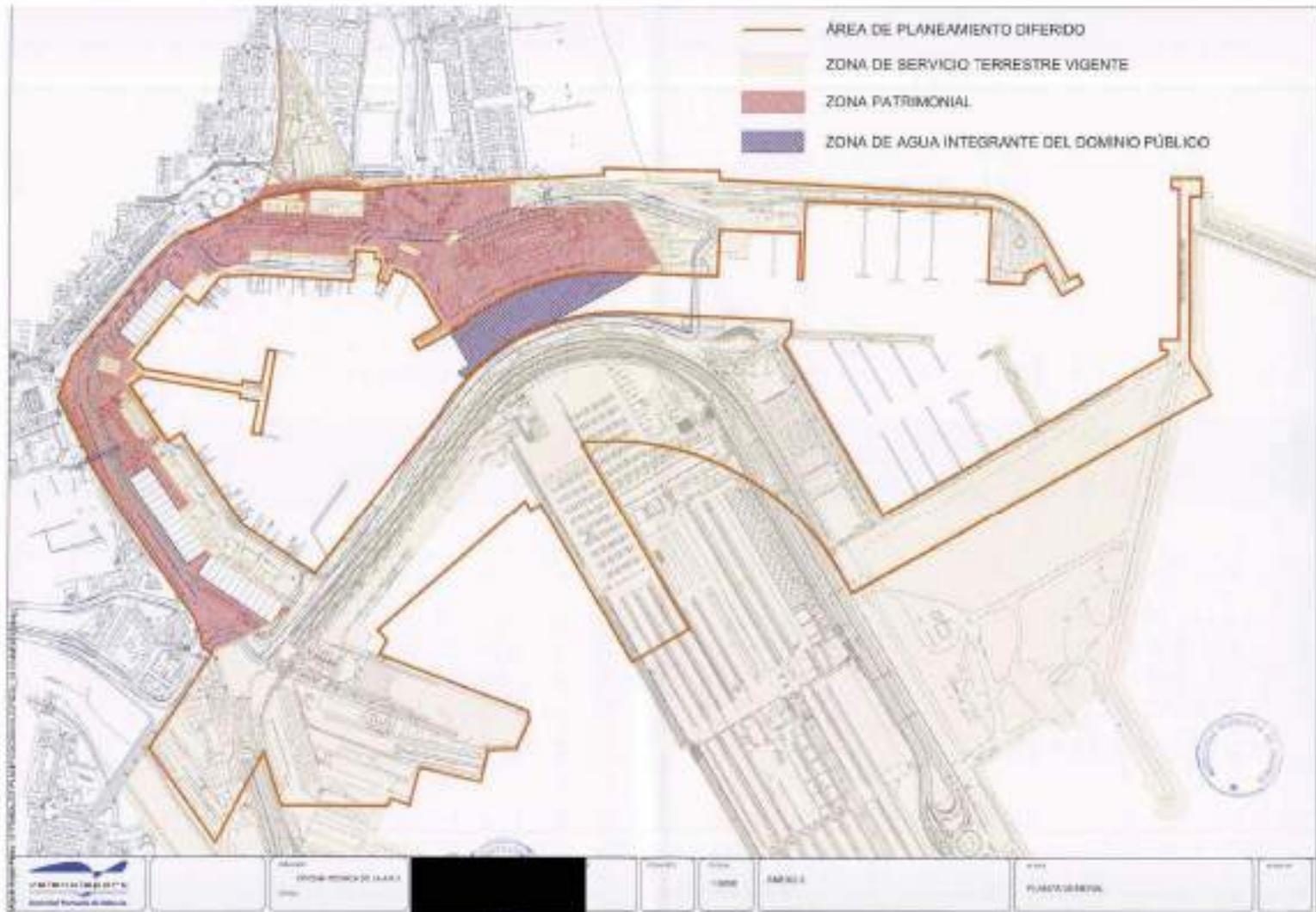
- 2\*) Deben definirse como elementos pertenecientes a la red primaria y, por lo tanto, integrados en la ordenación estructural todos aquellos suelos afectos y destinados a la actividad portuaria, y por consiguiente, incluidos en la vigente Zona de Servicio. En definitiva, debe respetarse para dichos espacios la calificación como Sistema General Portuario conforme preceptúa el art. 18.1. LPMM.
- 3\*) Adicionalmente, deberán definirse como elementos pertenecientes a la red primaria y, por lo tanto, integrados en la ordenación estructural, los terrenos que fueron objeto de desafectación del dominio público portuario mediante Orden del Ministro de Fomento de 7 de febrero de 2001, a los que se refiere la Consideración Sexta.
- 4\*) Debe suprimirse la previsión del uso mixto residencial-terciario para los espacios ocupados por la Marina Real Juan Carlos I y los espacios inmediatos a la misma de los muelles de Levante y Poniente, así como la previsión de zona verde: parques y jardines urbanos para los espacios así calificados tanto en el área de contacto con el núcleo urbano de Nazaret ( ref: parte concesión Moyresa, antigua concesión Benimar y concesiones Ayuntamiento), como en la zona de Talleres y Polideportivo de la Autoridad Portuaria de Valencia situados en el área Norte de la Zona de Servicio y, asimismo, en la zona de servicio terrestre asociada a la explotación de la dársena de embarcaciones menores (junto a la desembocadura del nuevo cauce).
- 5\*) La Red Primaria Viaria del Proyecto recoge una vía de conexión entre Nazaret y el Muelle de Levante que debe suprimirse por las razones expresadas en la Consideración Quinta del presente informe.
- 6\*) Debe suprimirse la inclusión en la propuesta de Revisión Simplificada el traslado de la actual Subestación de El Grao, localizada en el ámbito de

actuación del PAI del Grao, al interior de la Zona de Servicio del puerto de Valencia por cuanto, con base en la legislación portuaria de aplicación, el instrumento de planeamiento que, en todo caso, debería recoger una determinación como la aquí pretendida no es la Revisión Simplificada del Plan General sino el Plan Especial a que se refiere el art. 18 de la Ley 27/92.

- 7\*) Con relación a la Red Primaria de Saneamiento y, en particular, al nuevo tramo que se proyecta se cruza con el actual desvío cubierto del antiguo cauce, nos remitimos a lo expuesto en la Consideración Quinta, apartado 3 del presente informe.

En Valencia, a 12 de enero de 2011.





**ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION  
DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA  
18 DE DICIEMBRE DE 2008**

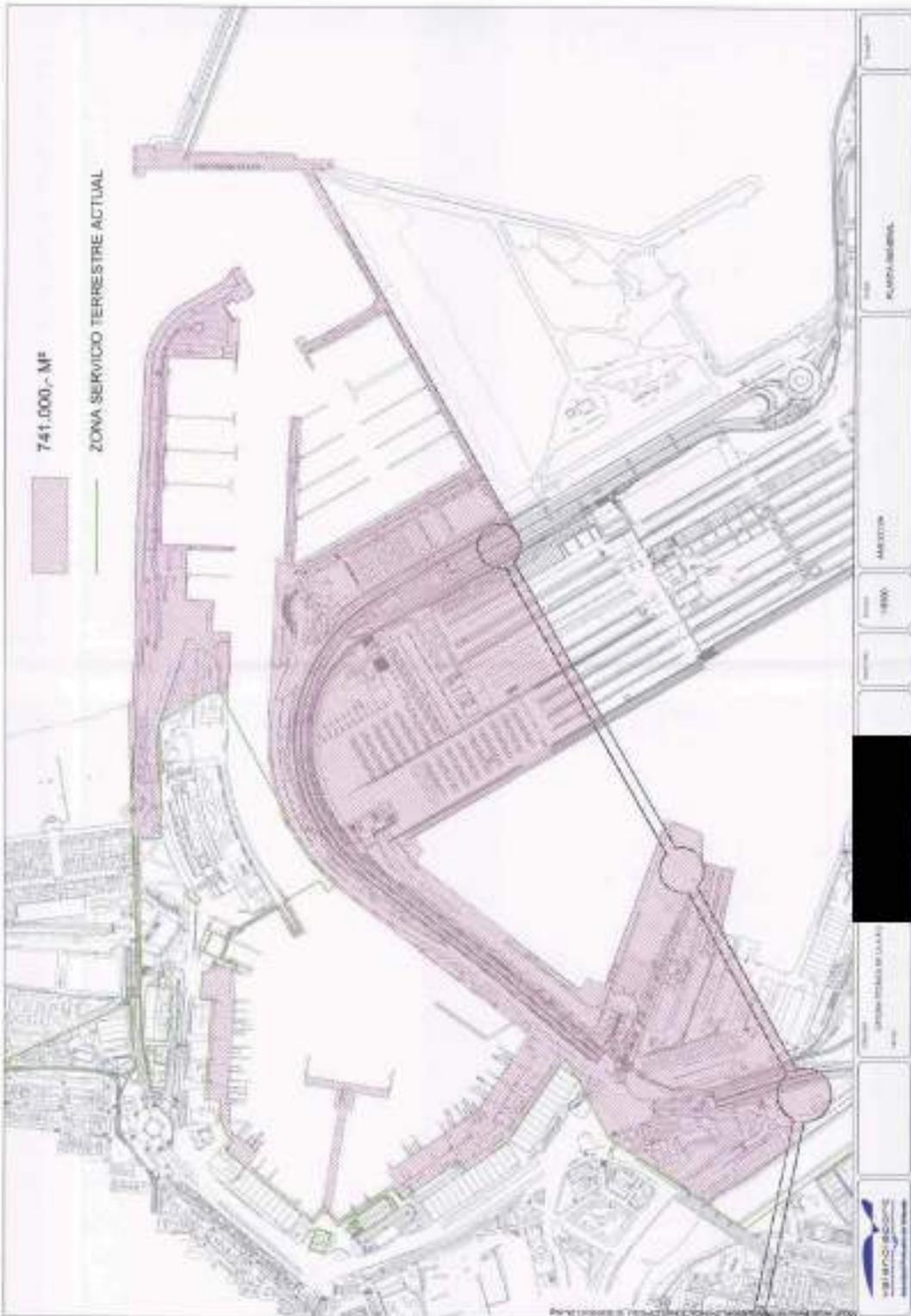
El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, en su sesión celebrada en 18 de diciembre de 2008, adopta el acuerdo de poner en marcha la gestión gratuita, que deberá ser conforme a la legalidad vigente, en el ámbito del Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de abril de 2003 y de conformidad con la realidad sobrevenida previa la correspondiente tramitación administrativa, de acuerdo con los siguientes puntos:

1. Delimitación previa de los espacios de uso portuario
2. Reserva de terrenos para el Acceso Norte
3. Inicio de las actuaciones encaminadas a la ejecución de los acuerdos ya adoptados de cesión de bienes, derivados de la firma del Convenio de Cooperación de 1997, en el orden que corresponda, relativos a:
  - a) Cesión de suelo sin incluir los edificios, construcciones, aparcamiento subterráneo (si no estuviera incluido en el punto 1) y redes de servicio construidas e instaladas por el Consorcio Valencia 2007 con posterioridad al Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de abril de 2003.
  - b) Cesión gratuita de terrenos y del edificio en que se encuentre Docks Comerciales S.A., en su situación administrativa actual, para su inmediata cesión de uso, también gratuita, al Consorcio, por plazo de 35 años.
  - c) Subrogación en los derechos y obligaciones resultantes del Acuerdo Marco de la APV con Valmor Sports, S.A. para la celebración del Gran Premio Europa de la Fórmula Uno, declarada de interés general por la Generalitat Valenciana, previo cumplimiento de los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico.
  - d) Delimitación del uso de interés general a que van a destinarse los terrenos objeto de cesión, de conformidad con el ordenamiento jurídico.
  - e) Observancia de los requisitos de tramitación y de carácter material y formal establecidos por el ordenamiento jurídico para la realización de las cesiones gratuitas.
  - f) La cesión requiere la aceptación del Ayuntamiento de Valencia y podrá instrumentarse mediante el correspondiente Convenio de Colaboración.

Estas actuaciones y acuerdos, que en todo caso habrán de respetar las obligaciones contraídas por todas las partes con el Consorcio Valencia 2007 en el protocolo de actuaciones firmado el 18 de octubre de 2004, deberán cumplimentarse mediante los acuerdos y resoluciones que legalmente procedan, incluidos los correspondientes acuerdos expresos del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia.

7.411.000,- M<sup>2</sup>

ZONA SERVICIO TERRESTRE ACTUAL



- ZONA DE SERVICIOS TERRESTRES VIZENTE
- ZONA INDUSTRIAL
- ZONA DE AGUA INTERRUMPTA DEL DOMBRO PUSLECO

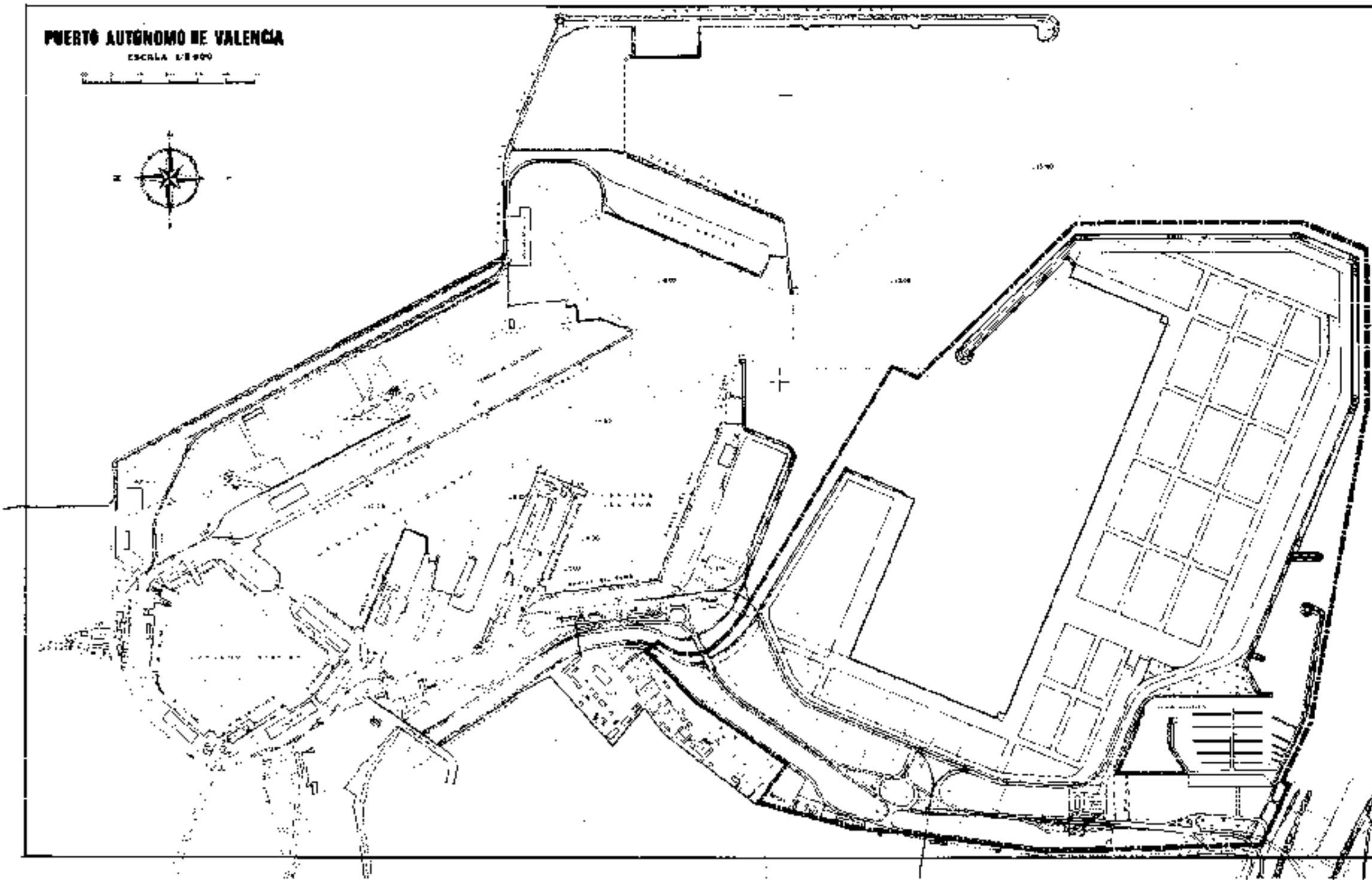


# ANEJO 3

PLANO DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE LA ZONA SUR

**PUERTO AUTÓNOMO DE VALENCIA**

ESCALA 1:800



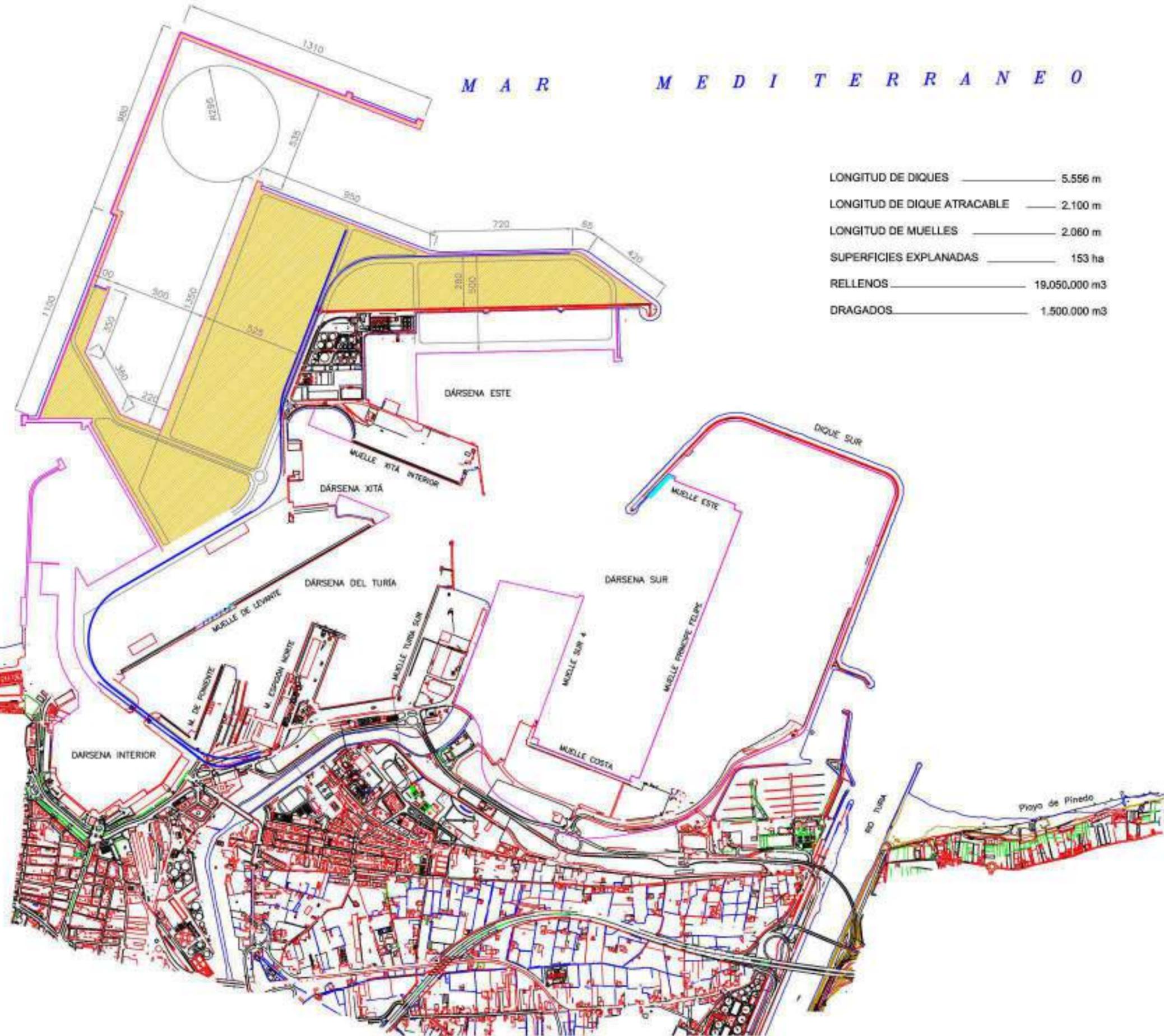
|  |                             |
|--|-----------------------------|
| MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO                                 | PUERTO AUTÓNOMO DE VALENCIA |
| DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO                               |                             |
| PROYECTO DE:<br>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN<br>DE LA ZONA SUR DEL PUERTO |                             |
| ÁMBITO DE APLICACIÓN   | 1:8000                      |
| INSTITUTO TECNOLÓGICO DE VALENCIA  |                             |

# ANEJO 4

**PLANO DE LA SOLUCIÓN APROBADA EN EL PLAN DIRECTOR DEL PUERTO DE VALENCIA**

---

M A R M E D I T E R R A N E O



|                             |                           |
|-----------------------------|---------------------------|
| LONGITUD DE DIQUES          | 5.556 m                   |
| LONGITUD DE DIQUE ATRACABLE | 2.100 m                   |
| LONGITUD DE MUELLES         | 2.060 m                   |
| SUPERFICIES EXPLANADAS      | 153 ha                    |
| RELLENOS                    | 19.050.000 m <sup>3</sup> |
| DRAGADOS                    | 1.500.000 m <sup>3</sup>  |



# ANEJO 5

**ORDEN MINISTERIAL, DE 25 DE ABRIL DE 1969, QUE DELIMITÓ LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE VALENCIA Y SUS CORRESPONDIENTES PLANOS**

---

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARITIMAS

SECCION 4.ª DE ORDENACION DE COSTAS Y PLAYAS

M.O.

DIRECCION DEL PUERTO DE VALENCIA  
13 DE ABR. 1969  
ANEXO 251

NR. IV-8-25

JUNTA DEL PUERTO DE

VALENCIA

26.4.1969  
SALIDA

ASUNTO: PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO DE VALENCIA.

Por Orden Ministerial delegada, de esta misma fecha se ha dictado la siguiente resolución:

"Examinado el "PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO DE VALENCIA", suscrito por el Ingeniero Director del Puerto en fecha 1ª de junio de 1968.

Vistos los informes reglamentarios contenidos en el expediente que, en relación con el citado Proyecto, fue remitido a este Centro Directivo por la Jefatura de Costas y Puertos de Levante.

Visto el propio informe de la referida Jefatura de Costas y Puertos y el de la Sección de Costas, Puertos y Señales Marítimas del Consejo de Obras Públicas.

Considerando que el expediente está completo y correctamente tramitado.

Esta Dirección General, por delegación del EXCMO. SR. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS ha resuelto:

1ª.- Aprobar el "PROYECTO REFORMADO DE LA ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO DE VALENCIA", suscrito por el Ingeniero Director del Puerto en fecha 1ª de junio de 1968.

2ª.- Declarar sobrantes de la zona de servicios del Puerto los terrenos comprendidos entre la nueva línea de delimitación de la zona de servicio del Puerto, que se señala en los planos del proyecto, y la antigua línea de delimitación considerándose prolongada por la de fachada de la zona marítimo-terrestre en la parte en que aquella no estaba definida.

3ª.- Dar conocimiento a la Dirección General del Patrimonio del Estado, de la aprobación del proyecto, así como de los terrenos de la zona

MODELO 1000 A 1.º DE JUNIO DE 1968

de servicio y marítimo-terrestres que han sido declarados sobrantes como trámite inicial del expediente de cambio de afectación de las citadas zonas.

4ª.- Interesar del Ingeniero Director del Puerto de Valencia la remisión de seis ejemplares del plano de planta de la zona de servicio - aprobado, con indicación de las zonas declaradas sobrantes y expresión - del área de sus superficies, a los efectos de estampar en ellas la diligencia de aprobación, conforme a lo dispuesto en el artículo 21 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos.

Lo que se comunica para conocimiento y efectos, adjuntándose - la oportuna comunicación con anexo de recibo para el Ayuntamiento de Valencia cuyo duplicado debidamente cumplimentado deberá remitirse a este Centro Directivo.



MODELO 1000 A 1.º DE JUNIO DE 1968

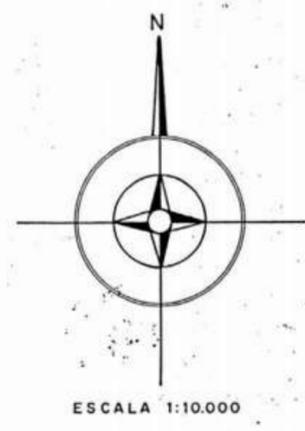
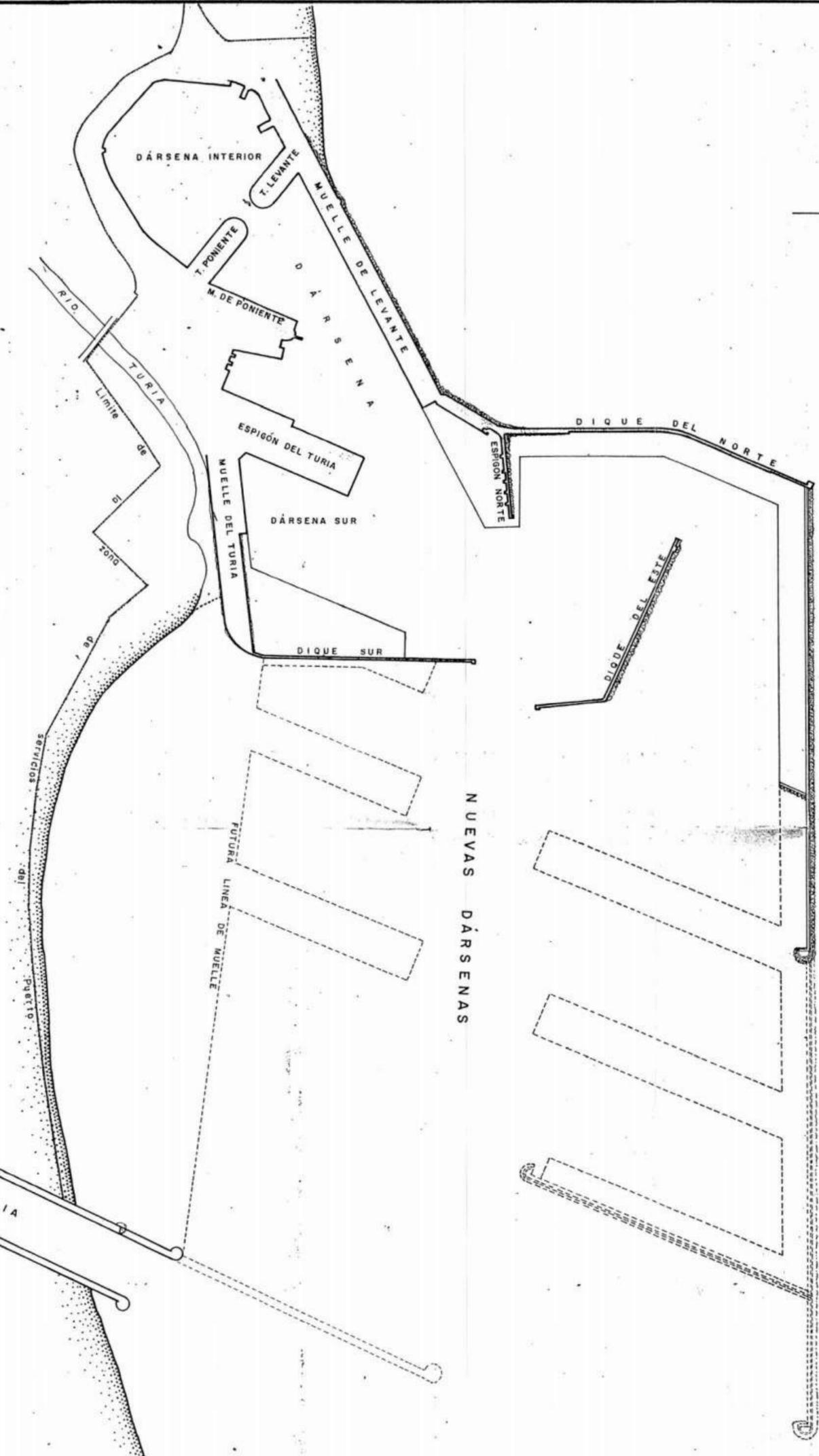
PUERTO DE VALENCIA

PROYECTO REFORMADO  
DE LA ZONA DE  
SERVICIOS DEL PUERTO DE VALENCIA

HOJA Nº 1

DESARROLLO FUTURO  
DEL PUERTO

ESCALA 1:10.000



Valencia, 1 de Junio de 1968

EL INGENIERO DIRECTOR  
Firmado: J. Villar Huosa



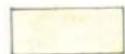
# PUERTO DE VALENCIA

ESCALA 1:5.000

HOJA Nº 2

## ZONA NORTE HASTA EL PUENTE DE ASTILLEROS

### LIMITE DE LA ZONA DE SERVICIOS

-  Zona de servicio antigua
-  Zona de servicio propuesta (Aprobada, 25 abril de 1969)
-  Terrenos sobrantes.

**A** = 13.642,00 m.<sup>2</sup> (de J.P.V.)

**B** = 3.269,00 m.<sup>2</sup> (id. id.)

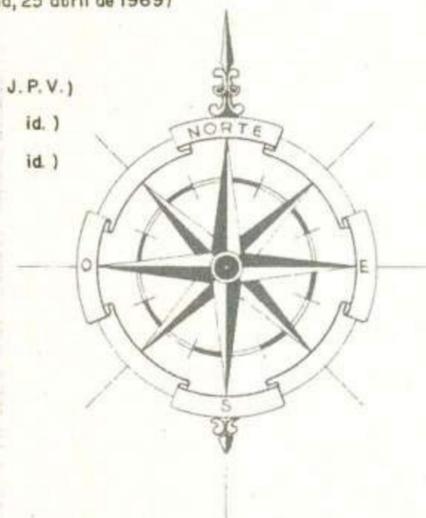
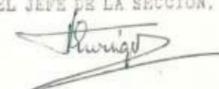
**C** = 43.120,00 m.<sup>2</sup> (id. id.)

DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y SEÑALES MARITIMAS

Sección 6.ª Ordenación de Costas y Playas

Este plano define la zona de servicio t.1 como la sido aprobada por la O. M. de 25 de Abril de 1969.

Madrid, 23 de Mayo de 1969.  
EL JEFE DE LA SECCION.



Valencia, 1 de Junio de 1968

EL INGENIERO DIRECTOR

Firmado: J. Villar Hueso

ES COPIA

Valencia 9 Mayo 1969





# ANEJO 6

MODIFICACIONES DE LA ZONA DE SERVICIO DE 1969

---



Ministerio de Fomento

CONCURRENTEMENTE CON EL ORIGINAL  
QUE TENGO A LA VISTA  
El Subdirector General de Estudios Jurídicos y  
Desarrollo Normativo



**ORDEN DE 31 DE MAYO DE 1995, POR LA QUE SE DESAFECTAN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO ESTATAL DETERMINADOS TERRENOS SITUADOS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE VALENCIA.**

El Puerto de Valencia, de interés general del Estado según el artículo 5 y el apartado 8 del Anexo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se ha visto sujeto en los últimos años a un proceso de ampliación y de profunda transformación para consolidarlo como uno de los grandes puertos españoles y como puerto de enlace de las redes internacionales de transporte marítimo.

La ampliación del Puerto, que ya ha entrado en funcionamiento y que ha permitido aumentar la oferta de servicios portuarios y consolidar asimismo el constante crecimiento del tráfico comercial, no sólo exige una mejora de las conexiones del Puerto con los sistemas generales de transporte terrestre, con la consiguiente construcción de los nuevos accesos viarios y ferroviarios, y el establecimiento de una Zona de Actividades Logísticas, sino que otorga igualmente la posibilidad de recuperar para el uso ciudadano el área más interna del Puerto desde la cual se ha ido desplazando la actividad portuaria hacia las nuevas zonas de ampliación.

Como consecuencia de lo anterior, el día 14 de octubre de 1997 el Ministerio de Fomento, la Generalidad Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria suscribieron un Convenio de cooperación para la "Modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia", cuyos objetivos básicos fueron los de "promover la mejora de la integración urbana del Puerto, con un aumento de la calidad de los espacios urbanos que pueden crearse a partir de suelos no necesarios para los usos portuarios, potenciando la estrategia de abrir la ciudad de Valencia al mar, con el proyecto denominado Balcón al Mar", y "comprometer a todas las instituciones en la consolidación de una estrategia de aumento de la competitividad del Puerto de Valencia, en base a la solución coordinada de todos sus elementos de acceso terrestre, ferroviario y de carretera, y a la creación de una Zona de Actividades Logísticas, que potencie el papel de Valencia como nodo de la red transeuropea de transportes".

A estos efectos, el Convenio contiene una programación en el tiempo de los planes y proyectos a realizar, tanto en su tramitación y aprobación como en la ejecución de las correspondientes obras. Así, se prevé la construcción del Nuevo Acceso Ferroviario al



Ministerio de Fomento



Puerto de Valencia, la urbanización y comercialización de la primera fase de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL Portuaria), a través de la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (SEPESE) y VPI Logística, S.A., la urbanización y comercialización del área incluida en el proyecto denominado "Balcón al Mar", la construcción de las infraestructuras móviles de continuidad de los muelles comerciales y el traslado de las instalaciones que se haya acordado conjuntamente; por último, se procederá a la construcción del Nuevo Acceso Norte por carretera al Puerto.

Desde el punto de vista urbanístico, y sin perjuicio de las obras previstas en el Convenio cuya ejecución resulta esencial para la conexión del Puerto con los sistemas generales de transporte terrestre, la actuación principal del Convenio, según relata su parte expositiva, es la denominada operación "Balcón al Mar" que ha de permitir recuperar para el uso ciudadano el área más interior de la actual zona de servicio del Puerto. Este área, integrada por unos terrenos íntimamente relacionados con la Ciudad de Valencia y situados a lo largo de la zona circundante con la llamada Dársena Interior, constituye hoy una zona residual para la explotación portuaria, no ya sólo por su emplazamiento, sino de manera especial por la función de la propia Dársena respecto del resto del Puerto al contar aquella con poco calado y con muelles de escasa longitud y anchura y, por lo mismo, inadecuados para las nuevas exigencias del tráfico. Los citados terrenos limítrofes con la Dársena Interior pertenecen a la zona de servicio del Puerto de Valencia, cuya delimitación fue aprobada por Orden del Ministro de Obras Públicas de 25 de abril de 1969, y que permanece subsistente en virtud de lo establecido por la disposición adicional primera de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en tanto no se proceda a la delimitación de una nueva zona de servicio del Puerto conforme a lo dispuesto por el artículo 15.1 de la misma Ley.

Esta función marginal de la Dársena Interior y de sus terrenos colindantes para el tráfico portuario no obsta para el mantenimiento dentro de la zona de servicio del Puerto de una franja de terreno, desde el canal del muelle y paralela a éste, a lo largo de todo el perímetro de la Dársena Interior, dado que en ella va a desarrollarse una actividad portuaria compatible, como es, por un lado, el tráfico de pasajeros en buques de crucero, y por otro, el uso actual de los atraques para embarcaciones menores. Esta franja de terreno es de 7 metros de anchura, a excepción del tramo comprendido entre la parte sur del Tinglado nº 5 y el final del módulo 6 del Tinglado nº 4, en el que la citada franja se reduce a 4,5 metros.

Como consecuencia de lo acordado en el citado Convenio de 14 de octubre de 1997 para la "Modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia" y en el que se incluye



la operación del "Balcón al mar", se inició el expediente para la desafectación de los mencionados terrenos conforme al procedimiento establecido por el artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificado por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

Así, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en su sesión de 14 de octubre de 1998, y a propuesta del Director, adoptó el acuerdo de "1. Declarar la innecesidad para los fines portuarios de los bienes de dominio público que se describen en el apartado segundo del informe del Sr. Director, sin perjuicio de la permanencia de los mismos en uso portuario, hasta tanto los servicios de conexión viaria por carretera y por ferrocarril entre la Zona Norte y la Zona Sur del Puerto de Valencia queden efectivamente repuestos, mediante la oportuna infraestructura a ejecutar entre los transversales de Poniente y Levante. 2. Proponer al Excmo. Sr. Ministro de Fomento la desafectación de los bienes recogidos en el acuerdo anterior para su posterior inclusión en el patrimonio de la Autoridad Portuaria de Valencia así como la aprobación de la nueva delimitación de la Zona de Servicio resultante de la señalada desafectación. 3. Elevar los presentes acuerdos junto con el informe de la propuesta, al Ente Público Puertos del Estado para su transición, de conformidad con la legislación vigente, a los efectos señalados en el punto anterior".

Por su parte, la Dirección General de Costas, en su informe de 29 de enero de 1999, señala que "dadas las características del dominio público que se pretende desafectar así como la utilización pública que se va a hacer de este terreno, ha de conocer, para informar sobre los efectos que la pretendida desafectación produce sobre el dominio público marítimo-terrestre, si las acciones o actividades a llevar a cabo sobre el terreno a desafectar no pueden tener otra ubicación, si aquellas son incompatibles con el mantenimiento del carácter demanial de los terrenos sobre los que se pretende asestar y si el interés general conduce a una solución de la que, no comprometiendo el presente ni el futuro de los terrenos demaniales, resultan otros beneficios que superan los perjuicios que la pérdida de la demanialidad comporta", para acabar señalando que "si se produjera la desafectación del dominio público portuario ..., los bienes desafectados se incorporarán automáticamente al uso propio del dominio público marítimo-terrestre, al ser de aplicación el citado artículo 49.4 de la Ley de Puertos, en relación con el 18.1 y 4.5 de la Ley de Costas, toda vez que los terrenos tenían las características de zona marítimo-terrestre cuando se realizó el deslinde del dominio público marítimo-terrestre, y posteriormente fueron rellenados, ganando con ello terrenos al mar".



El Ente público Puertos del Estado, en su escrito de 19 de febrero de 1999, ha informado favorablemente la desafectación de los terrenos incluidos dentro de la zona de servicio del Puerto de Valencia y que son los correspondientes a las actuaciones del Proyecto denominado "Balcón al Mar". En lo que se refiere a las características de los terrenos a desafectar, el Ente público, tras un análisis del artículo 18.1 en relación con el artículo 4.5 y 10 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, puestos en conexión con el artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que a su vez se remite al artículo 3 de aquella Ley, informa que resulta "claro que unos terrenos, ocupados por unas explanadas pavimentadas, con una serie de edificios, no conservan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, como playas o zonas de depósitos de materiales sueltos, y por ello no deberían incorporarse automáticamente al referido uso propio del dominio público marítimo-terrestre, al carecer de apoyo legal para ello".

La superficie total estimada de los terrenos objeto del expediente de desafectación asciende a 237.260,934 m<sup>2</sup>, según se describe de manera detallada en la propuesta de declaración de innecesidad formulada al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia por su Director, el 6 de octubre de 1998, y queda reflejada en los planos incluidos en el expediente; en esta superficie se incluyen el suelo y el vuelo de los Tinglados nºs 2, 4 y 5, del edificio de la Lonja del Pescado y caseta aneja a muelle para avituallamiento de combustible a las embarcaciones pesqueras, del edificio de Contratación y del edificio situado entre la Lonja y el Varadero.

En cambio, aunque enclavados en los terrenos cuya desafectación se propone, se excluyen de ella, por continuar siendo necesarios para el dominio público y para el desarrollo del tráfico portuario, los terrenos y edificios siguientes, con sus anejos: la Estación Marítima, situada en el Muelle de la Estación, y el cerramiento anexo a su parte norte destinado a instalaciones para suministro de gasoil; el Edificio del Reloj, situado en el Muelle del Grao, frente a la Puerta Principal del Puerto; el Edificio de Oficinas Generales de la Autoridad Portuaria de Valencia, con su anexo, el Edificio de Sanidad, el Edificio de la Aduana, con sus almacenes, anejos y patios interiores, y el Edificio del Varadero, destinado a oficinas técnicas de la Autoridad Portuaria de Valencia, ubicados todos ellos frente al Muelle de la Aduana; y finalmente, el Edificio Fitosanitario, situado junto a los almacenes de "Docks Comerciales", a la altura del Muelle del Cabañal.

Asimismo, queda dentro de la zona de servicio del Puerto, además de la franja de terreno a lo largo del castil del muelle de la Dársena Interior con la anchura antes aludida,



una superficie de perímetro trapezoidal situada al norte de la calle Doctor Marcos Sopena, en la que se ubican los talleres y otros servicios de la Autoridad Portuaria de Valencia, y cuyos límites son los siguientes: al este, con el borde este de la antigua explanación de la vía de acceso al Puerto del desaparecido Ferrocarril Central de Aragón, al norte, con el muro de cerramiento de la zona de Talleres y su prolongación, a ambos lados, hasta los bordes de las explanaciones que a este y oeste, constituyen los límites de las antiguas vías de acceso del citado Ferrocarril; al oeste, con el borde oeste de la antigua explanación de la vía del segundo ramal de entrada al Puerto del antiguo Ferrocarril Central de Aragón, y al sur, con el mismo muro de cerramiento y fachada de Talleres, reayente a la calle Doctor Marcos Sopena y su prolongación, a ambos lados, hasta los bordes de las explanaciones que constituyen los límites este y oeste.

Una parte de los terrenos objeto del expediente de desafectación, cuya superficie no consta, pero que puede determinarse sin dificultad alguna, procede de la expropiación derivada de la ejecución del proyecto de "Mejora y ensanche de la zona de vías férreas y carretera de acceso al Puerto, Tramo 1º y 2º", cuyas obras fueron declaradas de urgencia por Decreto de 22 de julio de 1942, por lo que los antiguos expropiados o sus causahabientes podrán ejercer el derecho de reversión de los terrenos, una vez desafectados, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 54 y 55 de la Ley de Expropiación Forzosa y concordantes de su Reglamento, al haber desaparecido la afectación de los bienes en su día expropiados, a cuyo efecto, y en su momento, la Autoridad Portuaria de Valencia realizará las notificaciones exigidas por la Ley.

Por otro lado, en los terrenos objeto del expediente de desafectación existen unas autorizaciones y concesiones administrativas de ocupación de dominio público portuario. Las primeras están otorgadas en precario y por plazo anual, en tanto que las segundas tienen plazos de vencimiento que concluyen desde este mismo año de 1999 hasta el 2022. Por consiguiente, la Autoridad Portuaria de Valencia tratará de sustituir, de acuerdo con sus titulares, los derechos de ocupación sobre el dominio público en otros lugares de la zona de servicio del Puerto; en caso contrario, los titulares continuarán en la posesión de sus derechos, aunque sometidos sus títulos a lo dispuesto por el artículo 127 y concordantes de la Ley del Patrimonio del Estado y de su Reglamento.

Finalmente, la Autoridad Portuaria de Valencia instará un expediente de rectificación del asiento registral correspondiente a la finca nº 1708 del Registro de la Propiedad nº 3 de los de dicha Ciudad, del que parece desprenderse indebidamente una posible titularidad dominical sobre una de las dos parcelas de la zona de servicio del Puerto otorgadas en



concesión a un mismo titular y respecto de las que éste abona el oportuno canon de ocupación, según se desprende de la propuesta formulada por el Director de la Autoridad Portuaria, de igual forma procederá respecto de cualesquiera otras situaciones que pudieran haber estado en contradicción con la titularidad del dominio público; en caso contrario, deberán ejercerse las acciones judiciales que procedan.

La declaración de innecesariedad de los terrenos permite su desafectación del dominio público portuario por el Ministro de Fomento, conforme a lo establecido por el artículo 49.4 de la Ley 37/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la redacción dada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre. Sin embargo, habida cuenta que, como consta en la propuesta de declaración de innecesariedad de los terrenos formulada por el Director de la Autoridad Portuaria, y en esta misma declaración, resulta de todo punto precisa la previa y efectiva reposición de las conexiones viarias entre la zona Norte y la zona Sur del Puerto que en la actualidad discurren por los terrenos a desafectar, ello constituye razón suficiente para que la Autoridad Portuaria debe conservar el uso de los terrenos hasta que se restablezcan las citadas conexiones por carretera y ferrocarril.

En su virtud, previo informe de la Abogacía del Estado en este Ministerio, se resuelve:

PRIMERO.- Desafectar del dominio público portuario estatal, con el alcance descrito en la parte expositiva de esta Orden, los terrenos de la zona de servicio del Puerto de Valencia circundantes con la denominada Dársena Interior del Puerto, con una superficie total estimada de 237.260,934 m<sup>2</sup>, y que se reflejan en el plano que se incorpora como anexo. En la desafectación no se comprenden los siguientes terrenos de la zona de servicio:

a) Los correspondientes a los edificios y sus instalaciones anexas enclavados en la superficie desafectada de que igualmente se hizo mérito, y que son los de la Estación Marítima, el Edificio del Reloj, el Edificio de Oficinas Generales de la Autoridad Portuaria, el Edificio de Sanidad, el Edificio de la Aduana, el Edificio del Varadero y el Edificio Fitosanitario.

b) Una franja de terreno de 7 metros de anchura desde el cantil del muelle hacia tierra en todo el perímetro de la Dársena interior, a excepción del tramo comprendido entre la parte sur del Tinglado nº 5 y el final del módulo 6 del Tinglado nº 4, en el Muelle de Nazaret, en el que la citada franja queda reducida a 4,5 metros desde el cantil del muelle.



Ministerio de Fomento



c) La superficie de perímetro trapezoidal situada al norte de la calle Doctor Marcos Sopena, en la que se ubican los talleres y otros servicios de la Autoridad Portuaria, y cuyos límites son los que antes han quedado descritos.

SEGUNDO.- A los terrenos desafectados de la zona de servicio del Puerto de Valencia se les dará el destino que proceda con arreglo al ordenamiento jurídico vigente. No obstante, la Autoridad Portuaria de Valencia conservará el uso temporal de los terrenos que se desafectan por lo que no podrá realizar acto dispositivo alguno sobre los que se incorporen a su patrimonio conforme a lo dispuesto por el artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, hasta tanto se apruebe el proyecto de las obras de Acceso Norte por Carretera al Puerto de Valencia y se ejecute en su totalidad la fase del proyecto que enlace las zonas Norte y Sur del Puerto, y asimismo se apruebe y ejecute el proyecto del Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto por su zona Sur.

Los actos dispositivos sobre los terrenos desafectados que en su día pueda realizar la Autoridad Portuaria de Valencia deberán cumplir con lo establecido por el artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En todo caso, los terrenos desafectados estarán sujetos a las servidumbres y limitaciones establecidas por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Madrid, 31 de mayo de 1999  
EL MINISTRO DE FOMENTO



EXCMO SR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y  
TRANSPORTES E ILMOS SEÑES PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS  
DEL ESTADO Y PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA.



MINISTERIO  
DE FOMENTO

CONCORDA FIRMADO CON EL ORIGINAL  
QUE...  
El Subdirector General de...  
[Redacted]

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

DOC. 25

**ORDEN DE 19 DE FEBRERO DE 2003, QUE MODIFICA LA ORDEN DE 31 DE MAYO DE 1999, POR LA QUE SE DESAFECTAN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO ESTATAL DETERMINADOS TERRENOS SITUADOS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE VALENCIA.**

El día 14 de octubre de 1997, el Ministerio de Fomento, la Generalidad Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria suscribieron un Convenio de cooperación para la "Modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia".

En relación con lo acordado en el citado Convenio de 14 de octubre de 1997, se inició un expediente de desafectación, conforme al procedimiento establecido por el artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificado por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, y así, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en su sesión de 14 de octubre de 1998, adoptó el acuerdo de declarar la innecesariedad para los fines portuarios de ciertos bienes de dominio público, y por su parte, la Dirección General de Costas, emitió su preceptivo informe el 29 de enero de 1999.

Al resultar precisa la previa y efectiva reposición de las conexiones viarias entre la zona Norte y la zona Sur del Puerto y la ejecución de las obras de acceso a las mismas, se dispuso que la Autoridad Portuaria debía conservar el uso de los terrenos hasta que se realizasen. Por todo ello, la Orden del Ministro de Fomento de 31 de mayo de 1999, a la vez que resolvió desafectar del dominio público portuario estatal los terrenos de la zona de servicio del Puerto de Valencia circundantes con la denominada Dársena Interior del Puerto, con una superficie total estimada de 237.260.934 m<sup>2</sup>, dispuso en el apartado segundo la imposibilidad de realizar acto dispositivo alguno sobre los mismos.

Además, en la parte expositiva de dicha Orden se menciona que los antiguos expropiados o sus causahabientes podrán ejercer el derecho de reversión de los terrenos.

Ante el avance de los trabajos de las obras de acceso norte por carretera, del estado de ejecución del nuevo acceso ferroviario por la zona sur y las actuaciones realizadas para restablecer la conexión por carretera y ferrocarril entre la zona norte y la sur del Puerto de Valencia, el Director General de la Autoridad portuaria de Valencia



presentó el 6 de noviembre de 2002, una propuesta de revisión en relación con la limitación de disponer de los bienes desafectados.

De otra parte, el escrito del Director indica que la modificación que ha sufrido el derecho de reversión en la nueva redacción dada por la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, determina que, no procede la reversión, por lo que debe suprimirse el párrafo de la parte expositiva que hace referencia a la reversión.

El Consejo de Administración en su reunión de 13 de noviembre de 2002, decidió revisar su acuerdo de 14 de octubre de 1998 y solicitar la modificación de la Orden del Ministro de Fomento de 31 de mayo de 1999, en las dos siguientes cuestiones: a) La supresión de la referencia a la reversión de los terrenos, suprimiendo de su parte expositiva el párrafo que menciona el derecho de reversión y b) La modificación del primer párrafo del apartado segundo, en el sentido de poner fin la suspensión de la capacidad de disposición de la Autoridad portuaria sobre los bienes desafectados.

El Ente público Puertos del Estado, en su escrito de 2 de enero de 2003, ha informado favorablemente la modificación de la Orden en las dos cuestiones propuestas por la Autoridad portuaria.

Estos dos cambios no afectan al procedimiento de desafectación de los bienes, operado por la Orden de 31 de mayo de 1999, y se circunscriben a la capacidad de disposición de la Autoridad portuaria y al ejercicio del derecho de reversión por los primitivos titulares de los bienes expropiados, conservándose todos los actos y trámites habidos en orden a la declaración de innecesidad de los bienes para los fines del dominio público portuario.

Como la Autoridad portuaria garantiza la culminación de las obras y mantiene el uso temporal de los bienes desafectados no existe inconveniente alguno en levantar la limitación temporal de disposición de los bienes que tenía y, de este modo, pueda realizar las cesiones que estime conveniente, siempre que no se perturbe el desarrollo de las obras proyectadas en la Orden que se modifica y, además, se suprime la referencia al derecho de reversión habida cuenta la modificación legislativa que ha tenido el mismo.

En su virtud, he resuelto que la Orden de 31 de mayo de 1999, queda modificada en lo siguiente:



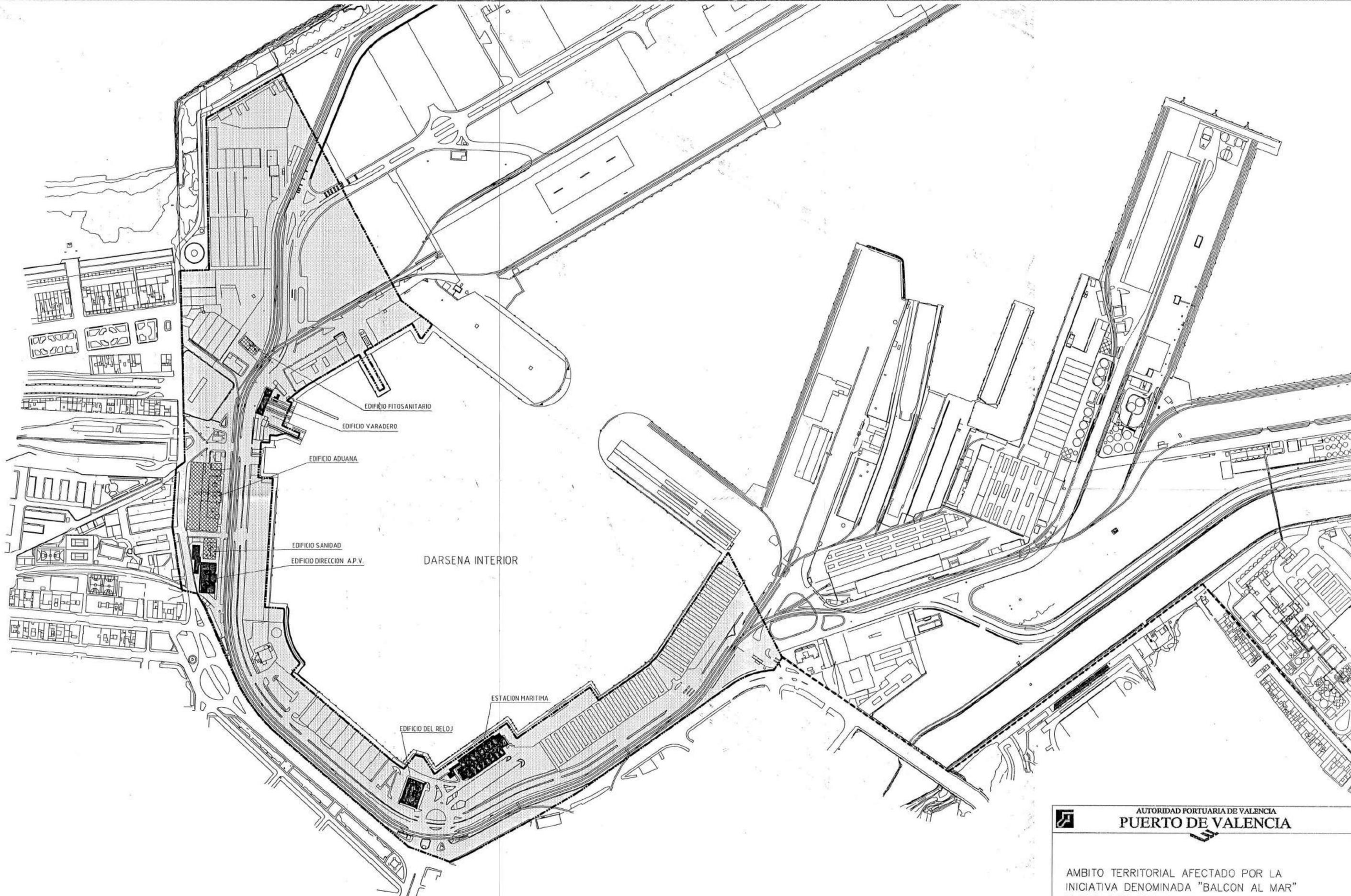
PRIMERO.- Queda suprimido de la parte expositiva de la Orden, el siguiente párrafo:

*"Una parte de los terrenos objeto del expediente de desafectación, cuya superficie no consta, pero que puede determinarse sin dificultad alguna, procede de la expropiación derivada de la ejecución del proyecto de "Mejora y ensanche de la zona de vías férreas y carretera de acceso al Puerto: Tramo 1º y 2º", cuyas obras fueron declaradas de urgencia por Decreto de 22 de julio de 1942, por lo que los antiguos expropiados o sus causahabientes podrán ejercer el derecho de reversión de los terrenos, una vez desafectados, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 54 y 55 de la Ley de Expropiación Forzosa y concordantes de su Reglamento, al haber desaparecido la afectación de los bienes en su día expropiados, a cuyo efecto, y en su momento, la Autoridad Portuaria de Valencia realizará las notificaciones exigidas por la Ley".*

SEGUNDO.- Se modifica el primer párrafo del apartado segundo, que queda redactado del siguiente modo:

*"SEGUNDO.- A los terrenos desafectados de la zona de servicio del Puerto de Valencia se les dará el destino que proceda con arreglo al ordenamiento jurídico vigente. La Autoridad Portuaria de Valencia conservará el uso temporal de los terrenos que se desafectan hasta la finalización de las obras proyectadas, aunque podrá acordar y formalizar cesiones parciales, siempre que las mismas no afecten o interfieran negativamente en el normal desarrollo de la actividad portuaria y, en definitiva, en el eficaz ejercicio de las funciones atribuidas legalmente a las autoridades portuarias."*





- EDIFICIOS DE LA ADMINISTRACION PORTUARIA .
- EDIFICIOS DE OTRAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS
- AMBITO AFECTADO

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b><br><b>PUERTO DE VALENCIA</b>                            |                             |
| AMBITO TERRITORIAL AFECTADO POR LA INICIATIVA DENOMINADA "BALCON AL MAR" Y ENCLAVES EXCLUIDOS. |                             |
| <b>PLANTA GENERAL</b>  | <b>HOJA:</b> UNICA          |
| <b>JAIME RONDA AGUDO - DIRECTOR TÉCNICO</b>  | <b>ESCALA:</b> 1:2.500      |
|  | <b>FECHA:</b> OCTUBRE 1.998 |
|  | <b>PROYECTO:</b> DARINC-5   |



**ORDEN DE 7 DE FEBRERO DE 2001, POR LA QUE SE DESAFECTA DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO ESTATAL UNA PARCELA DE 60.908 METROS CUADRADOS SITUADA EN LA ZONA SUR DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE VALENCIA.**

Con fecha de 22 de febrero de 1999, la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalidad Valenciana, el Excmo. Ayuntamiento de Valencia, la Autoridad Portuaria de Valencia y la entidad mercantil Terminal de Contenedores Varios, S.A., firmaron un Convenio de colaboración para el traslado y regularización de la situación administrativa de los depósitos de contenedores ubicados en las proximidades a la zona sur del puerto de Valencia, dado que el tráfico de mercancías en contenedor exigía un nuevo emplazamiento para la ejecución de las actividades accesorias a su transporte, como el almacenaje, reparación y lavado de los contenedores, que se venían desarrollado por el sector privado en espacios ubicados en las proximidades del propio recinto portuario y de los núcleos de población de Nazaret, La Punta y Castellón. Por ello, dado que dicha ubicación había suscitado problemas sociales, era necesario atender a las inquietudes de los afectados y proceder al traslado de los citados depósitos de contenedores existentes en esa zona portuaria.

En consecuencia, el Convenio tuvo por objeto esencial el de promover una solución definitiva a la ubicación de los depósitos de contenedores situados en las proximidades de la zona sur del puerto, con su traslado a un espacio que reúna las condiciones adecuadas para el correcto desarrollo de estas operaciones, a fin de mejorar la calidad de vida de las poblaciones de Nazaret, La Punta y Pinedo, mediante la recuperación urbanística de los espacios ocupados por los citados depósitos de contenedores, situados en su mayoría en terrenos colindantes con las viviendas, arbitrando para ello las soluciones transitorias y definitivas precedentes.

Con ese fin, como ya había señalado el Director de la Autoridad Portuaria de Valencia en su informe justificativo de la desafectación de los terrenos elevado al Consejo de Administración, y luego consta en el citado Convenio, la Autoridad Portuaria habría de destinar unos terrenos para la reubicación de los depósitos de contenedores, con una superficie total aproximada de 80.000 m<sup>2</sup>, distribuidos en una parcela de 60.908 m<sup>2</sup> a desafectar de la zona de servicio del puerto, y otra de unos 20.000 m<sup>2</sup> dentro del recinto portuario en régimen de autorización administrativa a la empresa que realiza las actividades de depósito y reparación de contenedores.



Además, y en relación directa con la operación de desafectación propuesta, se pretende, según el informe mencionado, incrementar la capacidad física y logística de concentración y distribución de cargas en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en terrenos contiguos a la zona sur del puerto, pero situados fuera de su zona de servicio, ya que se persigue que el sur de la zona portuaria se dedique, con prioridad indiscutible, a actividades directamente afectadas a la propia operación portuaria de carga y descarga de buques y de almacenamiento inmediato.

De acuerdo con lo anterior, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, en su reunión de 17 de diciembre de 1998, acordó declarar la innecesidad para los fines portuarios de los bienes de dominio público que se describen en el apartado segundo del informe de la propuesta elaborada por Director, con una superficie total de sesenta mil novecientos ocho metros cuadrados (60.908,00 m<sup>2</sup>), ubicados en la zona sur del puerto de Valencia, y proponer al Excmo. Sr. Ministro de Fomento la desafectación de los bienes recogidos en el acuerdo anterior para su posterior inclusión en el patrimonio de la Autoridad Portuaria, así como la aprobación de la nueva delimitación de la zona de servicio resultante de la señalada desafectación.

Solicitado el preceptivo informe de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, este Centro Directivo, en su informe de 14 de junio de 1999, tras las consideraciones que efectúa, señala que no resulta admisible, ni desde el punto de vista ambiental ni de defensa del patrimonio público, que apenas transcurridos dos años desde la última ampliación del puerto, justificada en que era imprescindible para atender las necesidades portuarias, y que ha originado gravísimos daños en las playas de Pinedo y Saler, se proponga una desafectación y privatización de terrenos de dominio público dedicados a depósito de contenedores por considerarlos innecesarios para sus fines públicos. Por ello, informa que si se produce la desafectación de unos 60.908 m<sup>2</sup> de terrenos de dominio público portuario de la zona de servicio del puerto de Valencia, situados en su zona sur y dedicados a depósito de contenedores, dichos terrenos deberán incorporarse al uso propio del dominio público marítimo-terrestre.

Finalmente, el Ente público Puertos del Estado, una vez analizados el alcance de la desafectación que se propone y de la finalidad que persigue, que no es otra que la reubicación de las actividades de depósito y reparación de contenedores por la entidad mercantil firmante del antedicho Convenio, mediante la puesta a disposición de ella de los terrenos a desafectar, los cuales posteriormente se integrarán en la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Valencia, remite el expediente de desafectación instruido, indicando que si el Ministerio lo considera oportuno se proceda a desafectar los mencionados terrenos de dominio público portuario pertenecientes a la zona de servicio del puerto de Valencia. Respecto de lo informado por la Dirección General de Costas, el Ente



Ministerio de Fomento



Plaza de la Castellana, 17  
28013 Madrid

público señala que, en realidad, el citado Centro directivo no se opone a la desafectación, sino que defiende que los terrenos una vez desafectados pasen a su jurisdicción, pero en su informe no se aporta ningún argumento técnico que justifique que dichos terrenos conserven sus características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, para añadir después que existen otros bienes merecedores de protección como puede ser la calidad medioambiental de los núcleos de población afectados. Aparte de que el desplazamiento de las nuevas instalaciones portuarias hacia áreas más exteriores es común en todos los grandes puertos de los países más desarrollados, el Ente público Puertos del Estado destaca lo dispuesto por el artículo 49.4 de la vigente Ley de Puertos y de la Marina Mercante.

Así, en efecto, por lo que se refiere a la eventual incorporación de los bienes desafectados al uso propio del dominio público marítimo-terrestre, es de tener en cuenta que la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, modificó el artículo 49.4 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el cual, deshaciendo todo posible equívoco anterior, se refiere ahora a la conservación por los bienes portuarios desafectados de las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre, definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 22 de julio, de Costas, como supuesto de hecho exclusivo determinante de la incorporación automática de los bienes portuarios desafectados al uso propio de aquel dominio público. Por ello, atendidos los fines que la desafectación persigue, y teniendo en cuenta lo establecido por dicho precepto, los bienes desafectados habrán de seguir el destino que establece el mencionado artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que es el de su incorporación al patrimonio de la Autoridad Portuaria.

De acuerdo con todo lo anterior, la declaración de innecesariadad de los terrenos acordada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, permite su desafectación del dominio público portuario estatal por el Ministro de Fomento, conforme a lo dispuesto por el mencionado artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la redacción dada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

En su virtud, he resuelto:

PRIMERO.- Desafectar del dominio público portuario estatal una parcela de terreno situada en la zona sur de la zona de servicio del puerto de Valencia, al quedar acreditado que es innecesaria para el cumplimiento de los fines portuarios.

La citada parcela forma un polígono de 60.908,00 metros cuadrados de superficie, cuyos vértices están definidos por sus coordenadas UTM que figuran en el plano incorporado al expediente, y que limita, al Este, por la carretera del Acceso Sur, al Oeste,



Ministerio de Fomento



Plaza de la Castellana, 17  
28013 Madrid

por la línea de delimitación de la zona de servicio del puerto de Valencia aprobada por Orden de 25 de abril de 1969, y valla de cerramiento de los terrenos ocupados por el restaurante La Garrofa; al Norte, por la línea perpendicular a los precitados límites Este y Oeste, trazada a la altura del punto situado a 45 metros y 11 centímetros a partir del quiebro hacia el Norte de la valla de cerramiento de la Garrofa, y al Sur, por la confluencia de la carretera del acceso Sur en su salida hacia el denominado Camino del Canal y la línea de delimitación de la zona de servicio.

Como consecuencia de la desafectación acordada, la delimitación de la zona de servicio del puerto de Valencia aprobada por la Orden de 25 de abril de 1969, queda rectificadada en lo que resulta de la desafectación de la citada parcela de la zona de servicio del puerto.

SEGUNDO.- Los terrenos desafectados de la zona de servicio del puerto de Valencia se incorporaran al patrimonio de la Autoridad Portuaria de Valencia, quien podrá proceder a su enajenación o permuta de acuerdo con lo que dispone el artículo 49.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Madrid, 7 de febrero de 2000

EL SECRETARIO DE ESTADO

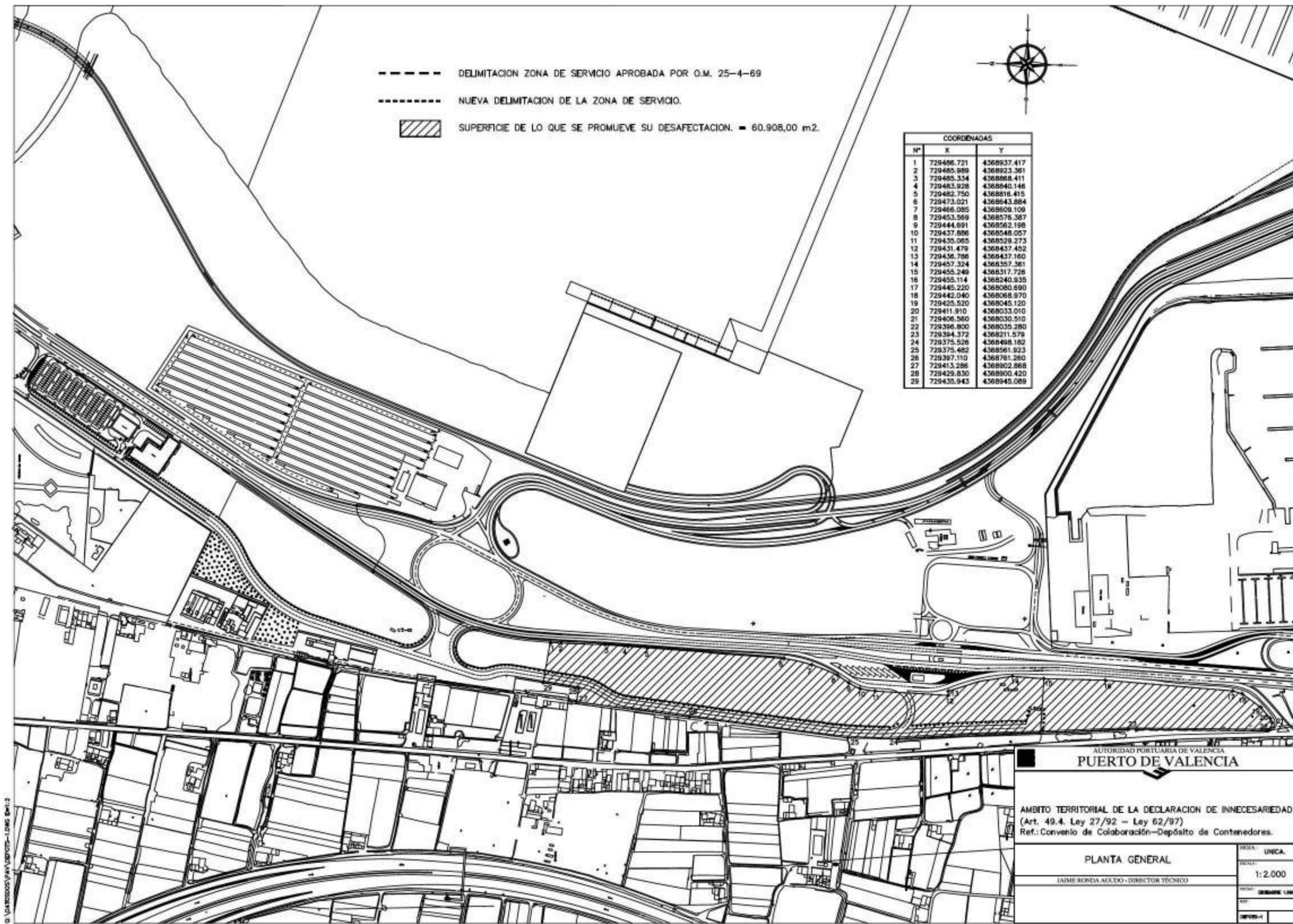


EXCMO SR. SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS E ILMOS. SRES. PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO Y PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA.

- DELIMITACION ZONA DE SERVICIO APROBADA POR O.M. 25-4-69
- - - - - NUEVA DELIMITACION DE LA ZONA DE SERVICIO.
-  SUPERFICIE DE LO QUE SE PROMUEVE SU DESAFECTACION. = 60.908,00 m2.



| COORDENADAS |            |             |
|-------------|------------|-------------|
| Nº          | X          | Y           |
| 1           | 729486.721 | 4368937.417 |
| 2           | 729485.989 | 4368923.361 |
| 3           | 729485.334 | 4368868.411 |
| 4           | 729483.928 | 4368840.148 |
| 5           | 729482.750 | 4368818.415 |
| 6           | 729473.021 | 4368843.884 |
| 7           | 729466.085 | 4368808.109 |
| 8           | 729453.589 | 4368576.387 |
| 9           | 729444.691 | 4368562.198 |
| 10          | 729437.886 | 4368548.057 |
| 11          | 729435.065 | 4368529.273 |
| 12          | 729431.479 | 4368437.452 |
| 13          | 729436.786 | 4368437.160 |
| 14          | 729457.324 | 4368357.381 |
| 15          | 729455.249 | 4368317.726 |
| 16          | 729455.114 | 4368240.935 |
| 17          | 729445.220 | 4368080.690 |
| 18          | 729442.040 | 4368068.970 |
| 19          | 729425.520 | 4368045.120 |
| 20          | 729411.910 | 4368033.010 |
| 21          | 729406.560 | 4368030.510 |
| 22          | 729396.800 | 4368035.280 |
| 23          | 729394.372 | 4368211.579 |
| 24          | 729375.528 | 4368498.182 |
| 25          | 729375.482 | 4368561.923 |
| 26          | 729397.110 | 4368781.260 |
| 27          | 729413.286 | 4368902.668 |
| 28          | 729429.830 | 4368900.420 |
| 29          | 729435.943 | 4368945.089 |



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA  
**PUERTO DE VALENCIA**

AMBITO TERRITORIAL DE LA DECLARACION DE INNECESARIEDAD  
 (Art. 49.4. Ley 27/92 - Ley 62/97)  
 Ref.: Convenio de Colaboración-Depósito de Contenedores.

**PLANTA GENERAL**

ENRIQUE BORDA AGUDO - DIRECTOR TÉCNICO

|           |                 |
|-----------|-----------------|
| HOJA:     | UNICA           |
| ESCALA:   | 1:2.000         |
| FECHA:    | SEPTIEMBRE 1998 |
| PROYECTO: |                 |



COMUNICACIÓN PRELIMINAR  
C/SA TINGLADO  
11/11/2012

Orden de 30 de octubre de 2012, por la que se desafectan del dominio público portuario determinados bienes de la zona de servicio del Puerto de Valencia.

Con fecha 14 de octubre de 1997, el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria de Valencia celebraron un Convenio de cooperación "para la modernización de las infraestructuras del puerto de Valencia", también conocido como "Convenio Balcón al Mar".

De acuerdo con lo estipulado en dicho Convenio, por Orden del Ministro de Fomento de 31 de mayo de 1999 se acordó desafectar del dominio público portuario estatal los terrenos de la zona de servicio del puerto de Valencia circundantes con la dársena interior del puerto, con una superficie estimada de 237.280,934 m<sup>2</sup>. En la referida desafectación no se incluían los terrenos correspondientes a determinados edificios e instalaciones, así como una franja de terreno de 7 metros de anchura desde el cantil del muelle hacia tierra en todo el perímetro de la dársena interior, a excepción del tramo comprendido entre la parte sur del tinglado nº 5 y el final del módulo 6 del Tinglado nº 4, en el Muelle de Nazaret, en el que la citada franja queda reducida a 4,5 metros desde el cantil del muelle. Dicha Orden Ministerial fue modificada por la Orden de 19 de febrero de 2003, a fin de habilitar a la Autoridad Portuaria de Valencia para "acordar y formalizar cesiones parciales, siempre que las mismas no afecten o interfieran negativamente en el normal desarrollo de la actividad portuaria y, en definitiva, en el eficaz ejercicio de las funciones atribuidas legalmente a las Autoridades Portuarias" (apartado segundo).

El Consejo de Ministros, en su reunión de 25 de abril de 2003, autorizó expresamente a la Autoridad Portuaria de Valencia la cesión a favor del Ayuntamiento de Valencia de los terrenos desafectados de la zona de servicio del puerto de Valencia por Orden del Ministro de Fomento de 31 de mayo de 1999, modificada por Orden de 19 de febrero de 2003, en los términos establecidos en el apartado segundo de dicha Orden.

La designación de Valencia como ciudad sede de la 32ª edición de la America's Cup, supuso una importante operación de transformación de la fachada marítima de la zona norte del recinto portuario, en contacto con la ciudad, mediante la ejecución de importantes infraestructuras que fueron acometidas por el Consorcio Valencia 2007, organismo creado ad hoc mediante el Convenio de colaboración suscrito con fecha 1 de octubre de 2003 por la Administración General del Estado, la Generalidad Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia, para la promoción de la candidatura de la ciudad de Valencia en la fase final de la selección de la ciudad sede del evento.



Entre las infraestructuras ejecutadas por el Consorcio Valencia 2007 se encuentran las que dieron lugar a la modificación de la antigua dársena interior del puerto. Estas obras se realizaron en su mayor parte sobre terrenos patrimoniales de la Autoridad Portuaria de Valencia, pero también ocuparon bienes de dominio público portuario estatal. Concretamente, el Consorcio Valencia 2007 ejecutó primero las obras correspondientes al proyecto "Adeantamiento de cantiles en el Muelle de la Aduana para las Pre-regatas de octubre de 2004" y, posteriormente, abordó sobre dicho muelle y el del Grao, la construcción de las bases de los equipos ALINGHI, +39, TEAM SHOSHOLLOZA, BMW ORACLE RACING y LUNA ROSSA CHALLENGE, participantes en el mencionado evento deportivo.

Como consecuencia de ello, la Autoridad Portuaria de Valencia consideró procedente proponer la desafectación de los terrenos de dominio público portuario ubicados en los muelles de la Aduana y del Grao, afectados por la ocupación de las bases de los mencionados equipos. A tal efecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, el Consejo de Administración de esa Autoridad Portuaria, en sesión celebrada el 29 de junio de 2012, resolvió declarar la innecesidad para los fines portuarios de los bienes de dominio público portuario, en los términos que se detallan en el apartado primero de este orden.

Con fecha 29 de septiembre de 2012, la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, informó favorablemente la desafectación por considerar que, en la actualidad, las superficies anteriormente definidas han perdido las características físicas naturales de dominio público marítimo-terrestre.

El artículo 44 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece que los bienes de dominio público portuario que resulten innecesarios para el cumplimiento de fines de este carácter podrán ser desafectados por el Ministro de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, previa declaración de innecesidad por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria e informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar sobre las características físicas de dichos bienes, a efectos de la protección y defensa del dominio público marítimo-terrestre.

En su virtud, a propuesta de Puertos del Estado y de acuerdo con lo establecido en el artículo 44 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, dispongo:





**Primero. Desafectación del dominio público portuario estatal.**

Se desafectan del dominio público portuario estatal, por resultar innecesarios para los fines portuarios, los terrenos situados en los Muelles de la Aduana y del Grao, consistentes en dos superficies discontinuas de 1.350 m<sup>2</sup> y 89 m<sup>2</sup>, aproximadamente, con la siguiente descripción:

**a) Superficie nº 1.**

Consiste en una franja de 1,40 m. de ancho que comienza a 12,60 metros de la fachada Norte de la base de Alinghi y se sitúa paralela a la fachada Este de dicha base en dirección sensiblemente perpendicular al cantil y con una longitud de 28,47 m.

Además de la franja anteriormente descrita, esta superficie nº 1 está formada fundamentalmente por una franja que queda limitada, en una longitud de 185 m. a cortar desde la fachada Este de la base de Alinghi, por dos líneas paralelas al citado cantil y situadas respectivamente a 35 m. y 42 m. del mismo; estas líneas son coincidentes con el antiguo cantil (antes del adelantamiento del mismo) y con el límite de la zona de servicio terrestre vigente en ese entorno.

Tras el rectángulo descrito en el párrafo anterior la franja a desafectar se completa por el Oeste con una superficie trapezoidal contigua a la misma y cuya anchura pasa de los 7 m. a 7,26 m. en su extremo a lo largo de una longitud de 4 m.

En total esta superficie nº 1 mide 1.350 m<sup>2</sup>, aproximadamente.

**b) Superficie nº 2.**

Esta superficie con 89 m<sup>2</sup> está formada por una pequeña área de terrenos de dominio público portuario ocupados por la base Luna Rossa en el Muelle del Grao.

Básicamente la superficie nº 2 tiene forma de L con un lado (mayor) de 22,16 m. de longitud y 3,42 m. de anchura y el otro (menor) de 9,50 m. de longitud y 2,38 m. de anchura.

La superficie se acopla a la fachada marítima de la base Luna Rossa que en su lado NE adopta la citada forma de L.



**Segundo. Destino de los terrenos desafectados.**

Los terrenos desafectados se incorporarán al patrimonio de la Autoridad Portuaria de Valencia. Cualquier acto de disposición de los terrenos por la Autoridad Portuaria deberá cumplir con lo exigido por el artículo 44 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

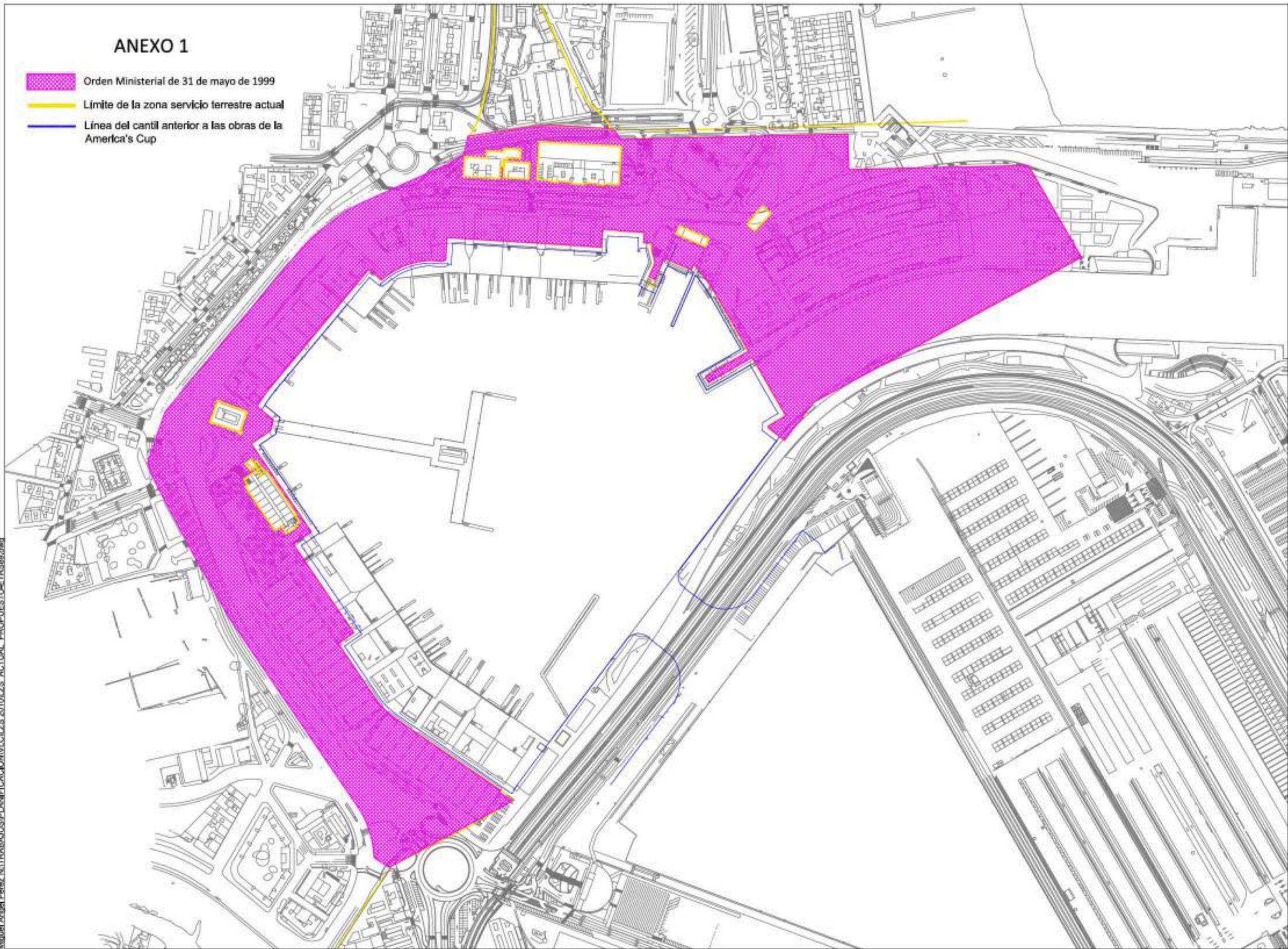
Madrid 30 de octubre de 2012

LA MINISTRA DE FOMENTO



# ANEXO 1

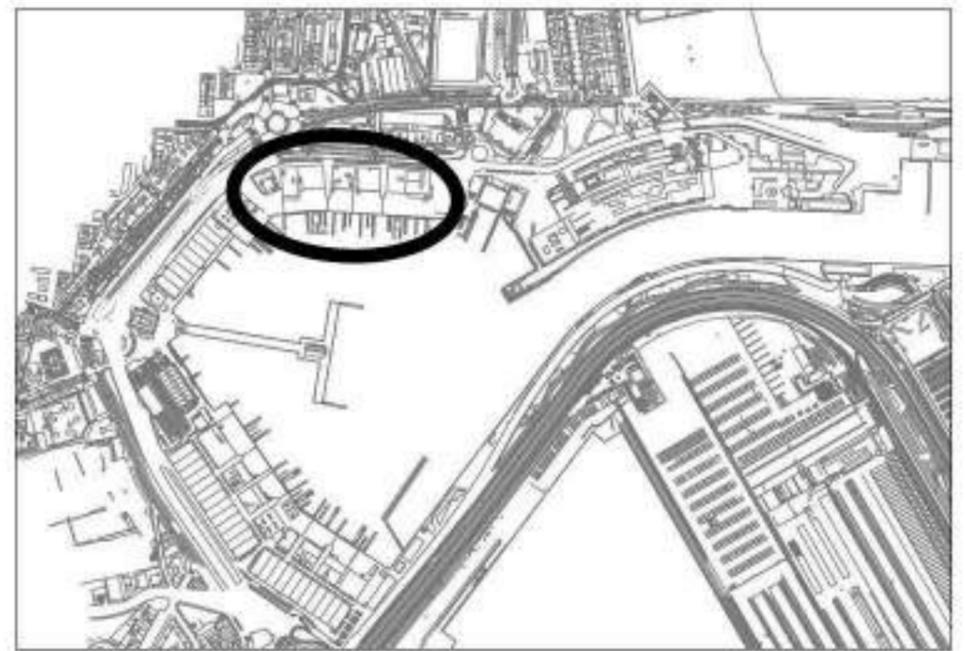
-  Orden Ministerial de 31 de mayo de 1999
-  Limite de la zona servicio terrestre actual
-  Línea del cantil anterior a las obras de la America's Cup





ANEXO 2A

-  Superficie 1 = 9.348,- m<sup>2</sup>
-  Superficie 2 = 963,- m<sup>2</sup>
-  Límite de la zona servicio terrestre actual
-  Línea del cantil anterior a las obras de la America's Cup



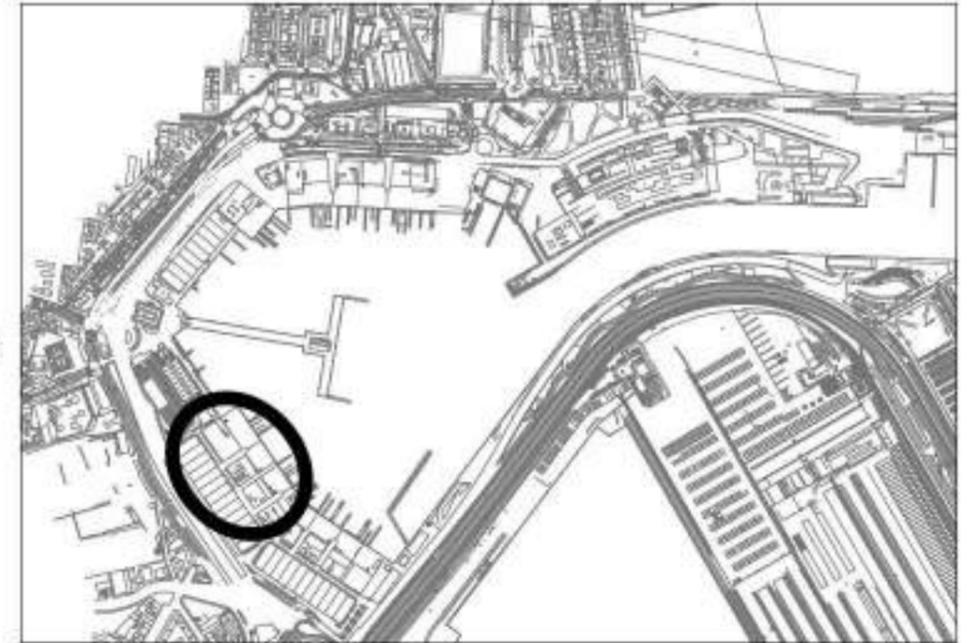
### ANEXO 2B

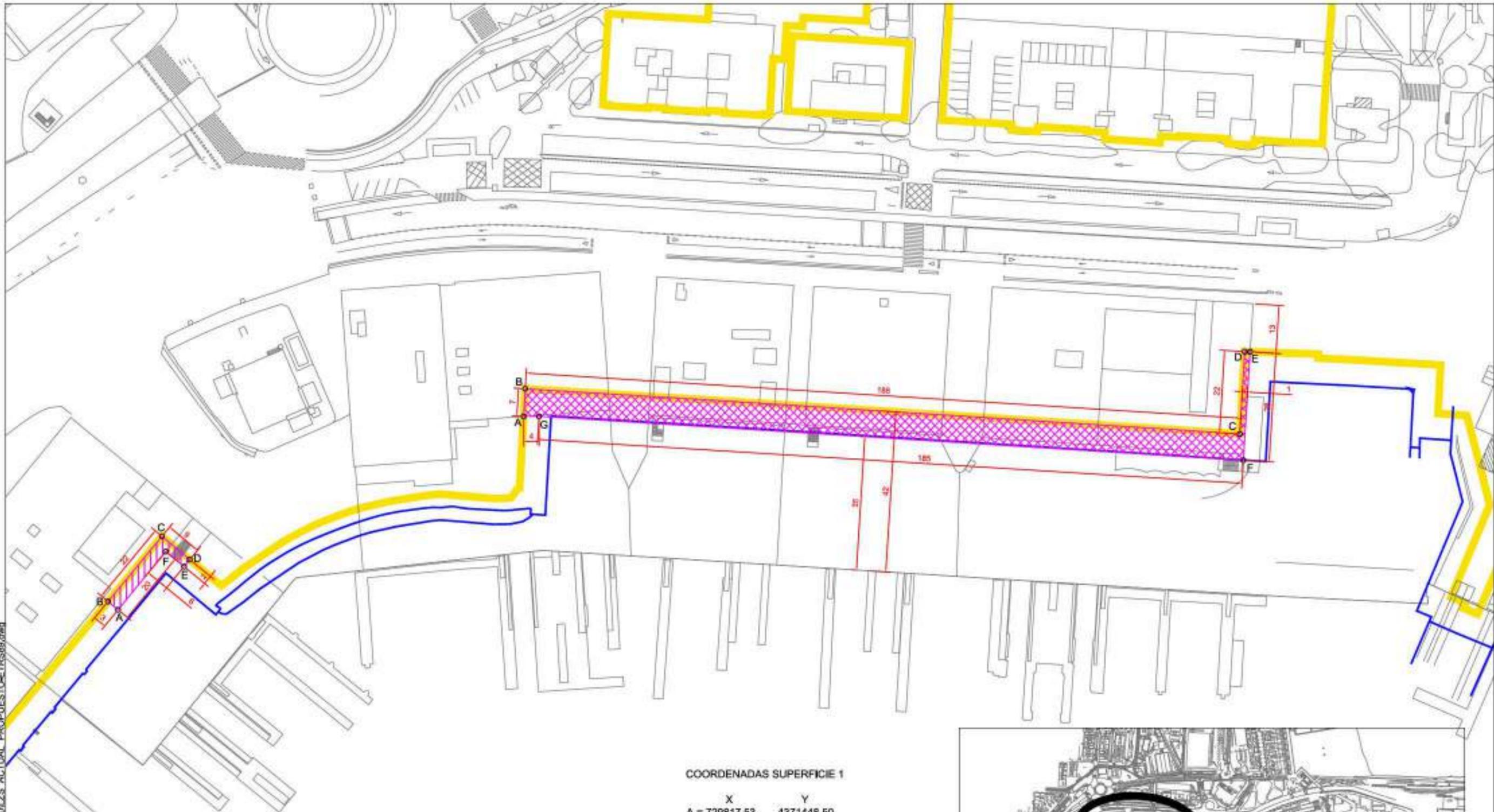
-  Superficie 1 = 1.504,- m<sup>2</sup>
-  Superficie 2 = 3.087,- m<sup>2</sup>
-  Límite de la zona servicio terrestre actual
-  Línea del cantil anterior a las obras de la America's Cup

Media Centre

Emirates Team  
New Zealand

Areva Challenge





**ANEXO 3**

-  Superficie 1 = 1,350,- m<sup>2</sup>
-  Superficie 2 = 89,- m<sup>2</sup>
-  Límite de la zona servicio terrestre actual
-  Línea del cantil anterior a las obras de la America's Cup

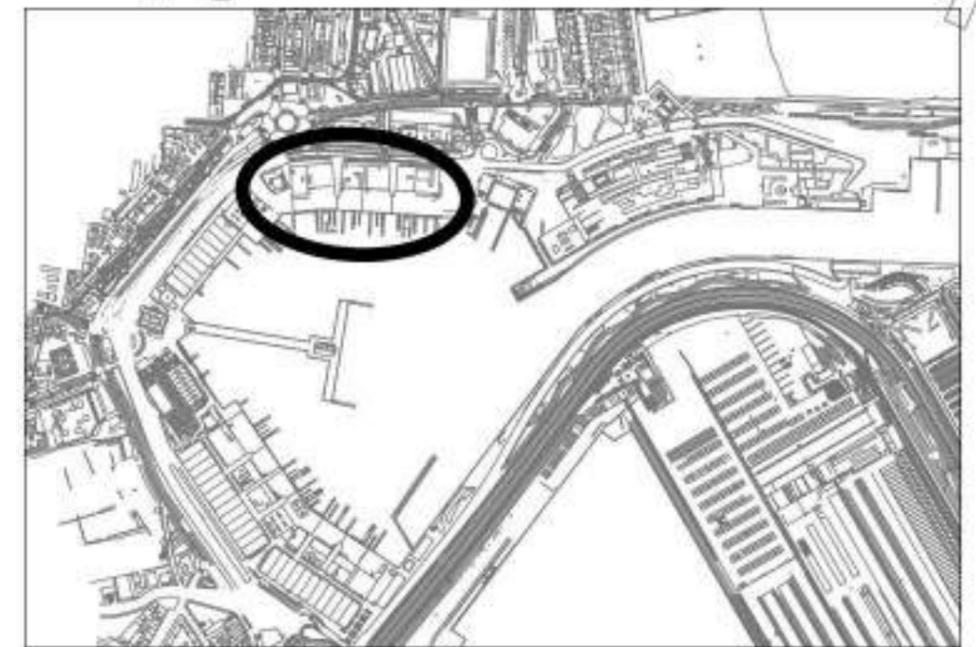
**COORDENADAS SUPERFICIE 1**

| X             | Y          |
|---------------|------------|
| A = 729817,53 | 4371446,50 |
| B = 729817,95 | 4371455,75 |
| C = 730005,20 | 4371443,91 |
| D = 730006,48 | 4371465,49 |
| E = 730007,92 | 4371465,44 |
| F = 730006,16 | 4371437,02 |
| G = 729821,57 | 4371448,51 |

**COORDENADAS SUPERFICIE 2**

| X             | Y          |
|---------------|------------|
| A = 729711,25 | 4371397,85 |
| B = 729708,61 | 4371400,02 |
| C = 729722,75 | 4371417,09 |
| D = 729730,04 | 4371411,01 |
| E = 729728,53 | 4371409,16 |
| F = 729723,74 | 4371413,09 |

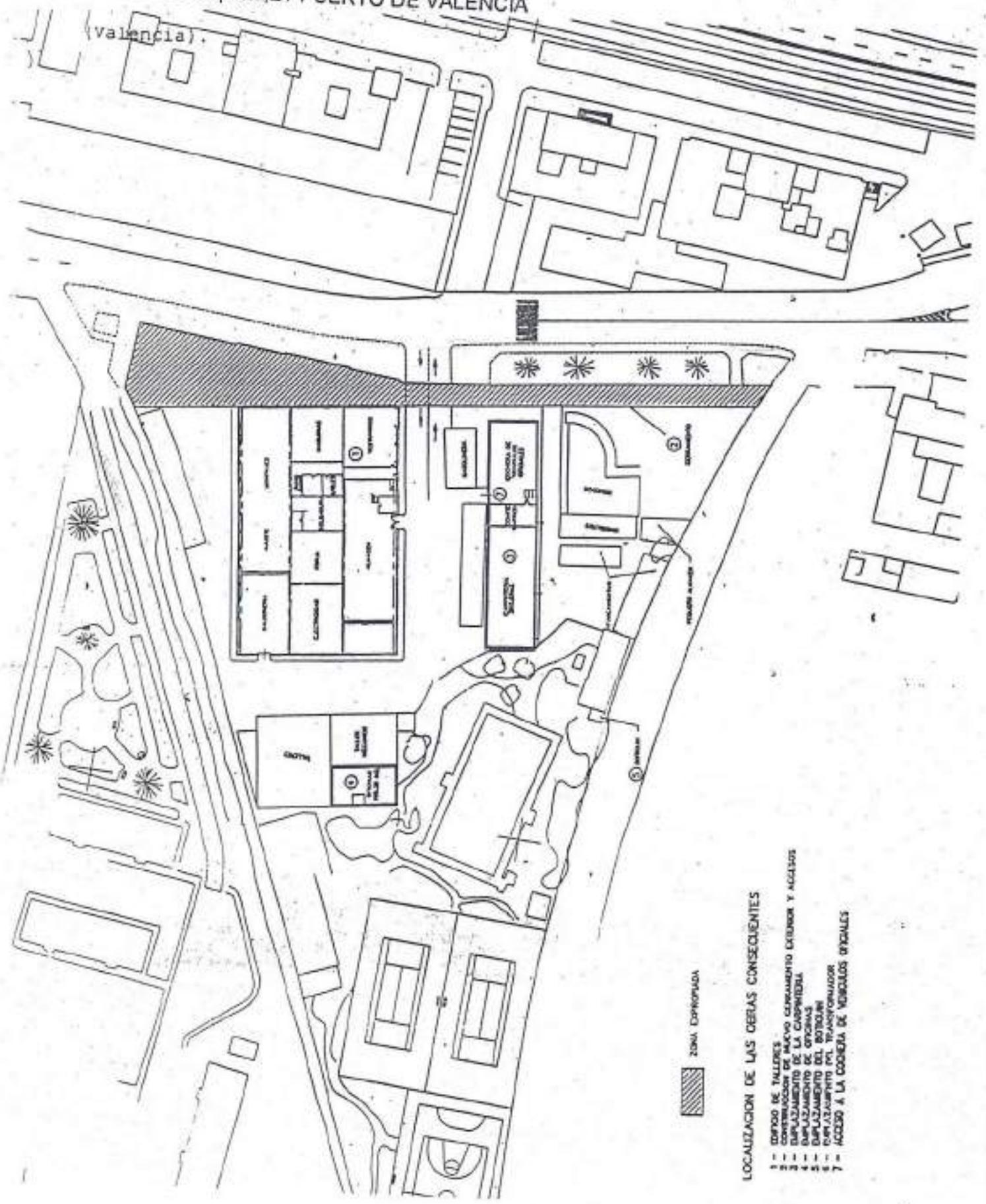
Las coordenadas indicadas tienen una precisión mínima de 30 cm.  
 Las acotaciones del plano se corresponden con los valores teóricos, que sufren pequeñas variaciones respecto a la realidad debido a desviaciones en la construcción del adelantamiento de los cantiles y la precisión de la cartografía de base.



PLANO 1.-

SUELO AFECTADO

C/ Doctor Marco Sopena, 21 PUERTO DE VALENCIA



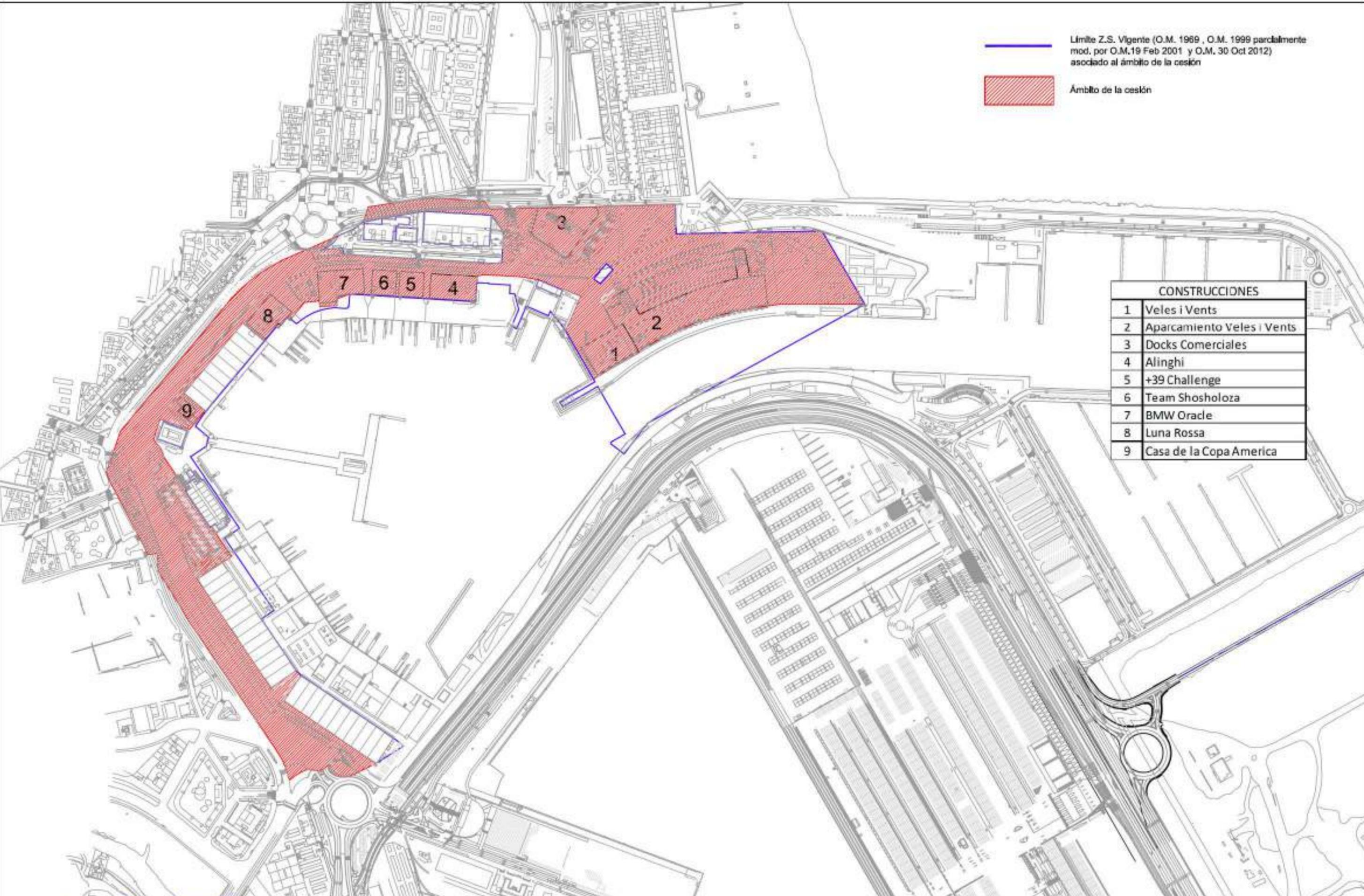
LOCALIZACIÓN DE LAS OBRAS CONSEQUENTES

- 1 - EDIFICIO DE TALLERES
- 2 - CONSTRUCCIÓN DE NUEVO CERRAMIENTO EXTERIOR Y ACCESOS
- 3 - DESPLAZAMIENTO DE LA CARPINTERÍA
- 4 - DESPLAZAMIENTO DE OFICINAS
- 5 - DESPLAZAMIENTO DEL BOTOLIN
- 6 - DESPLAZAMIENTO DEL TRANSFORMADOR
- 7 - ACCESO A LA COCINA DE VISITALES OFICIALES



— Límite Z.S. Vigente (O.M. 1989 , O.M. 1999 parcialmente mod. por O.M.19 Feb 2001 y O.M. 30 Oct 2012)  
 ■ Área de la cesión

| CONSTRUCCIONES |                            |
|----------------|----------------------------|
| 1              | Veles i Vents              |
| 2              | Aparcamiento Veles i Vents |
| 3              | Docks Comerciales          |
| 4              | Alinghi                    |
| 5              | +39 Challenge              |
| 6              | Team Shosholoza            |
| 7              | BMW Oracle                 |
| 8              | Luna Rossa                 |
| 9              | Casa de la Copa America    |



# ANEJO 7

**ORDEN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, DE 23 DE DICIEMBRE DE 1966, SOBRE APLICACIÓN DE LAS NUEVAS TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES EN LOS PUERTOS**

---

MINISTERIO DE LA GOBERNACION

ORDEN de 27 de enero de 1967 por el que se crea el organismo y Plan de Inversiones del Fondo Nacional de Asistencia Social.

Términos referidos:

Aprobado en el Consejo de Ministros celebrado el día 12 de enero de 1967 el Plan de Inversiones del Fondo Nacional de Asistencia Social para el presente ejercicio, según propuesta elevada al Gobierno por el correspondiente organismo, procede ponerla en ejecución, de conformidad con la finalidad expresada en el mismo y en el siguiente:

El FIAN se refiere fundamentalmente a la creación de la que será el organismo de ejecución para las obras sociales de fomento por la Ley 1966, de 21 de enero, por la que se crea el Fondo Nacional de Asistencia Social, más el organismo que constituirá la base operativa de ejecución de las obras, puesto que la correspondiente legislación a que se refiere el artículo 14 de la Ley 1966, de 21 de enero, por la que se aprueban los procedimientos técnicos, del Fondo para el mes 1966-67, tiene una finalidad específica.

En su virtud, como Ministro de Justicia y Poder Judicial, se ordena:

Se crea el organismo de Plan de Inversiones del Fondo Nacional de Asistencia Social para el presente ejercicio, compuesto de una sola entidad, en el domicilio de las oficinas que el Sr. Ministro de Justicia y Poder Judicial, en el día 20 de diciembre.

La entidad mencionada de la que podrá depender a los efectos organizativos se denominará con el siguiente nombre:

Definir la totalidad de la estructura orgánica del Fondo Nacional de Asistencia Social y establecer la forma que se debe presentar a dicho y demás organismos de donde se derivan las órdenes de ejecución de las obras sociales, para ser aprobadas por el correspondiente organismo de la Administración Nacional de Asistencia Social, y de los correspondientes organismos de la Administración Nacional de Asistencia Social.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Asistencia y Poder Judicial.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

ORDEN de 21 de diciembre de 1966 sobre aplicación de los puntos de los tarifas para servicios públicos.

Distribución referida:

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 1/1966 de 21 de enero sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos, procede a la aplicación de las tarifas para los servicios públicos, según se indica, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.

Conforme a las tarifas fijadas y a las tarifas de los servicios de las Tarifas de Bienes y Servicios (Administración de la Marina Mercante, sede el Consejo Superior de Marina y Organización Naval, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966).

Para Ministerio de Justicia y Poder Judicial.

Artículo 1.º De presentarse las obras y servicios de los servicios públicos, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966, sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos.

Dichas obras y servicios serán publicadas en el Boletín Oficial de la provincia y que corresponden cada punto.

Art. 2.º La estructura de los servicios públicos será la de un organismo por cada uno de los organismos públicos que se refieren en el presente Decreto y que deberá establecerse de los precios fijados en el presente Decreto a partir de la publicación de la presente Orden en el Boletín Oficial del Estado.

La fecha de la publicación de estas tarifas en el Boletín Oficial de los servicios públicos se dará a conocer por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en el Boletín Oficial del Estado.

Art. 3.º Por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se deberán de proporcionar y actualizar los datos estadísticos que permitan ser utilizados para la aplicación de las tarifas referidas.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Puertos y Señales Marítimas.

ORDEN de 21 de diciembre de 1966 sobre aplicación de las tarifas para servicios públicos.

Distribución referida:

La Ley 1/1966, de 21 de enero sobre tarifas referidas de los Puertos de Pesca, que fija las tarifas para una única tarifa con carácter de tarifa de la explotación de una obra social, tiene a su vez el carácter de la explotación de una obra social y de las obras que se refieren, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Asistencia y Poder Judicial.

Por otra parte, la Dirección de los servicios públicos de los servicios públicos de explotación de las obras sociales, que se refieren en la Ley 1/1966 sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos, que fija las tarifas para una única tarifa con carácter de tarifa de la explotación de una obra social, tiene a su vez el carácter de la explotación de una obra social y de las obras que se refieren, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.

Conforme a las tarifas fijadas y a las tarifas de los servicios de las Tarifas de Bienes y Servicios (Administración de la Marina Mercante, sede el Consejo Superior de Marina y Organización Naval, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966).

Para Ministerio de Justicia y Poder Judicial.

Artículo 1.º De presentarse las obras y servicios de los servicios públicos, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966, sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos.

La fecha de la publicación de estas tarifas en el Boletín Oficial de los servicios públicos se dará a conocer por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en el Boletín Oficial del Estado.

Art. 2.º Por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se deberán de proporcionar y actualizar los datos estadísticos que permitan ser utilizados para la aplicación de las tarifas referidas.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

Artículo 1.º De presentarse las obras y servicios de los servicios públicos, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966, sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos.

para la Ley y que deberá ser publicada en el Boletín Oficial de la provincia y que corresponden cada punto.

Art. 2.º La estructura de los servicios públicos será la de un organismo por cada uno de los organismos públicos que se refieren en el presente Decreto y que deberá establecerse de los precios fijados en el presente Decreto a partir de la publicación de la presente Orden en el Boletín Oficial del Estado.

La fecha de la publicación de estas tarifas en el Boletín Oficial de los servicios públicos se dará a conocer por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en el Boletín Oficial del Estado.

Art. 3.º Por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se deberán de proporcionar y actualizar los datos estadísticos que permitan ser utilizados para la aplicación de las tarifas referidas.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Puertos y Señales Marítimas.

ORDEN de 21 de diciembre de 1966 sobre aplicación de las tarifas para servicios públicos.

Distribución referida:

La Ley 1/1966, de 21 de enero sobre tarifas referidas de los Puertos de Pesca, que fija las tarifas para una única tarifa con carácter de tarifa de la explotación de una obra social, tiene a su vez el carácter de la explotación de una obra social y de las obras que se refieren, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Asistencia y Poder Judicial.

Por otra parte, la Dirección de los servicios públicos de los servicios públicos de explotación de las obras sociales, que se refieren en la Ley 1/1966 sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos, que fija las tarifas para una única tarifa con carácter de tarifa de la explotación de una obra social, tiene a su vez el carácter de la explotación de una obra social y de las obras que se refieren, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.

Conforme a las tarifas fijadas y a las tarifas de los servicios de las Tarifas de Bienes y Servicios (Administración de la Marina Mercante, sede el Consejo Superior de Marina y Organización Naval, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966).

Para Ministerio de Justicia y Poder Judicial.

Artículo 1.º De presentarse las obras y servicios de los servicios públicos, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966, sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos.

para la Ley y que deberá ser publicada en el Boletín Oficial de la provincia y que corresponden cada punto.

Art. 2.º La estructura de los servicios públicos será la de un organismo por cada uno de los organismos públicos que se refieren en el presente Decreto y que deberá establecerse de los precios fijados en el presente Decreto a partir de la publicación de la presente Orden en el Boletín Oficial del Estado.

La fecha de la publicación de estas tarifas en el Boletín Oficial de los servicios públicos se dará a conocer por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en el Boletín Oficial del Estado.

Art. 3.º Por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se deberán de proporcionar y actualizar los datos estadísticos que permitan ser utilizados para la aplicación de las tarifas referidas.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Puertos y Señales Marítimas.

ORDEN de 21 de diciembre de 1966 sobre aplicación de las tarifas para servicios públicos.

Distribución referida:

La Ley 1/1966, de 21 de enero sobre tarifas referidas de los Puertos de Pesca, que fija las tarifas para una única tarifa con carácter de tarifa de la explotación de una obra social, tiene a su vez el carácter de la explotación de una obra social y de las obras que se refieren, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Asistencia y Poder Judicial.

Por otra parte, la Dirección de los servicios públicos de los servicios públicos de explotación de las obras sociales, que se refieren en la Ley 1/1966 sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos, que fija las tarifas para una única tarifa con carácter de tarifa de la explotación de una obra social, tiene a su vez el carácter de la explotación de una obra social y de las obras que se refieren, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.

Conforme a las tarifas fijadas y a las tarifas de los servicios de las Tarifas de Bienes y Servicios (Administración de la Marina Mercante, sede el Consejo Superior de Marina y Organización Naval, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966).

Para Ministerio de Justicia y Poder Judicial.

Artículo 1.º De presentarse las obras y servicios de los servicios públicos, según el artículo 14 de la Ley 1/1966, de 21 de enero de 1966, sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos.

La fecha de la publicación de estas tarifas en el Boletín Oficial de los servicios públicos se dará a conocer por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en el Boletín Oficial del Estado.

Art. 2.º Por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se deberán de proporcionar y actualizar los datos estadísticos que permitan ser utilizados para la aplicación de las tarifas referidas.

Lo que comunico a V. E. para su conocimiento y efectos. Dos guardas a V. E. mediante señal. Madrid, 27 de enero de 1967.

ALONSO VEGA

Min. de Justicia general de Asistencia y Poder Judicial.

Por otra parte, la Dirección de los servicios públicos de los servicios públicos de explotación de las obras sociales, que se refieren en la Ley 1/1966 sobre tarifas referidas a los puntos de los servicios públicos, que fija las tarifas para una única tarifa con carácter de tarifa de la explotación de una obra social, tiene a su vez el carácter de la explotación de una obra social y de las obras que se refieren, aplicando y cuando proceda los precios fijados en la citada Ley y permitiendo a los usuarios el pago de un suplemento adicional de aplicación que les permita disponer oportunamente en relación con el mismo servicio de la máxima garantía.









Zona II.—De la confluencia entre la anterior, la costa y la zona del Sur...

PUERTO

Zona I.—Comprende toda la zona de Puerto y hasta su entrada a la bahía...

Es el fondo de la bahía, hasta el Sur y el Sur-E, la línea que une el extremo Sur del Puerto...

Zona II.—Desde el extremo Sur del Puerto...

LOS QUEBRANOS DE PUERTO

Zona I.—La Zona I comprende las aguas de la corriente principal del río...

Se considera como zona de canal de acceso y conexión con la bahía al Norte...

Se consideran aguas entre el quebrón y la zona de los Quebranos...

Zona II.—La zona II comprende las aguas de la corriente principal del río...

Zona III.—La zona III comprende las aguas de la corriente principal del río...

Zona IV.—La zona IV comprende las aguas de la corriente principal del río...

SIERRA DE LOS QUEBRANOS

Zona I.—Límite al Sur, desde el punto del Puerto...

Zona II.—Comprende desde la zona de los Quebranos...

SIERRA DE LOS QUEBRANOS

Zona I.—Desde las aguas que fluyen en el quebrón de la Sierra...

Zona II.—Desde el punto del Puerto...

SIERRA DE LOS QUEBRANOS

Zona I.—Comprende la totalidad de la corriente de Sierra...

Zona II.—Desde el extremo Sur del Puerto...

SIERRA DE LOS QUEBRANOS

Zona I.—Comprende toda la zona de Puerto...

Es el fondo de la bahía, hasta el Sur y el Sur-E...

LOS QUEBRANOS DE PUERTO

Zona I.—La Zona I comprende las aguas de la corriente principal del río...

Se considera como zona de canal de acceso y conexión con la bahía al Norte...

Se consideran aguas entre el quebrón y la zona de los Quebranos...

Zona II.—La zona II comprende las aguas de la corriente principal del río...

Zona III.—La zona III comprende las aguas de la corriente principal del río...

Zona IV.—La zona IV comprende las aguas de la corriente principal del río...

SIERRA DE LOS QUEBRANOS

Zona I.—Límite al Sur, desde el punto del Puerto...

Zona II.—Comprende desde la zona de los Quebranos...

SIERRA DE LOS QUEBRANOS

Zona I.—Desde las aguas que fluyen en el quebrón de la Sierra...

Zona II.—Desde el punto del Puerto...

SIERRA DE LOS QUEBRANOS

Zona I.—Comprende la totalidad de la corriente de Sierra...

Table with columns: PUESTOS, A, C, D, E, F, J. Lists various locations and their corresponding values.

Cuadro de la tarifa G-2—(litros)—para cada punto

Table with columns: PUESTOS, A, C, D, E, F, J. Lists various locations and their corresponding values for tariff G-2.



ALFABETOS Y UNIDADES

| Destino                         | Descripciones  | Puntos |
|---------------------------------|--|--------|
| <b>LA LIZ Y LA PLATA</b>        |  |        |
| Agrupar:                        | Mueble de La Liz y drape de Gobernación                  | 1.00   |
| Comerciales:                    | Mueble de Plata en Negro                                 | 4.00   |
| Abastecimiento:                 | Mueble de Santa Catalina y Espejo del Cuzco              | 4.00   |
| Almacén:                        | Mueble del Suroeste                                      | —      |
| Baja:                           | —  | 1.00   |
| <b>MISMA</b>                    |  |        |
| Agrupar:                        | a) Mueble número 1, 2 y 3                                | 3.00   |
| Comerciales:                    | b) Mueble número 4, 5 y 6                                | 1.00   |
| Abastecimiento:                 | c) Mueble número 1, 2 y drape                            | 2.50   |
| Separación:                     | d) —   | 1.50   |
| Instalación especial:           | e) —   | 1.50   |
| Almacén:                        | f) —   | —      |
| Baja:                           | g) —   | 1.00   |
| <b>MISMA</b>                    |  |        |
| Agrupar:                        | Todos los muebles, excepto los separados                 | 6.00   |
| Comerciales:                    | Mueble personal  | 3.00   |
| Abastecimiento:                 | —  | 3.00   |
| Almacén:                        | —  | —      |
| Baja:                           | —  | 3.00   |
| <b>PADA DE MIZAMO</b>           |  |        |
| Agrupar:                        | a) 1 y 2 m.  | 1.00   |
| Comerciales:                    | b) 3 y 4 m. c) 5 m.                                      | 4.00   |
| Almacén:                        | —  | —      |
| Baja:                           | —  | —      |
| <b>PARISI</b>                   |  |        |
| Comerciales:                    | Todos los muebles  | 5.00   |
| Abastecimiento:                 | Mueble de la Cámara de Gobernación y Separación de Misma | 3.00   |
| Almacén:                        | —  | —      |
| Baja:                           | —  | 2.00   |
| <b>SAN ESTEBAN DE PABLO</b>     |  |        |
| Agrupar:                        | Primeras alineación                                      | 5.00   |
| Comerciales:                    | Segunda alineación                                       | 1.00   |
| Abastecimiento:                 | Tercera alineación                                       | 1.00   |
| Separación:                     | Mueble San Juan de la Arena                              | 1.00   |
| Instalación especial:           | Quarta alineación  | 1.00   |
| Almacén:                        | Instalación comodora número 2                            | 1.00   |
| Baja:                           | Cargadero número 1, 2 y 3                                | 1.00   |
| Almacén:                        | Deposito de misma  | 1.00   |
| <b>SANTA CECILIA DE TAMBORO</b> |  |        |
| Agrupar:                        | Signal o alfiler a 20 metros en B. M. T. E.              | 5.00   |
| Comerciales:                    | Espejo 10 y 4 metros                                     | 4.00   |
| Abastecimiento:                 | Signal o alfiler a 8 metros                              | 4.00   |

ALFABETOS Y UNIDADES

| Destino                 | Descripciones   | Puntos |
|-------------------------|---|--------|
| <b>REMANE</b>           |   |        |
| Agrupar:                | a) Mueble de bloques, mueble de la estación Norte de la línea de entrada a la estación de MALAGA, drape de 1 y 2 de los muebles de Malaga y espejos de bloques 1 y 2 de la estación de Malaga (mueble bajo el 3 de punto superior a 8 m.) | 5.00   |
| Comerciales:            | b) Trabajo 1 a 5, excepto los muebles de los muebles de Malaga (mueble bajo el 2 de punto superior de 1 m. y drape de 8 m.)   | 4.00   |
| Abastecimiento:         | c) Mueble de Misma y Almacén y mueble de Gobernación (mueble bajo el 2 de punto superior a 1 m.)  | 1.00   |
| Separación:             | d) Mueble número 1 y 2 de la estación de Malaga   | 1.00   |
| Almacén:                | e) Mueble del tipo drape de la estación de Malaga   | 1.00   |
| <b>SANTA</b>            |   |        |
| Agrupar:                | Todos los muebles del punto   | 7.00   |
| <b>TAMBO</b>            |   |        |
| Agrupar:                | a) Mueble (muebles) y Lavador (mueble) de m. l.   | 5.00   |
| Comerciales:            | b) Mueble Cama y Paredón (mueble) de 1.50 y 1.50 m.   | 4.00   |
| Abastecimiento:         | c) Mueble de Bloques (mueble) y espejo (mueble) en el 100   | 1.00   |
| Almacén:                | d) Mueble número 1 y 2 de la estación de Malaga   | 4.00   |
| Baja:                   | —   | —      |
| <b>VICENTA</b>          |   |        |
| Agrupar:                | a) 1 y 2 m.   | 1.00   |
| Comerciales:            | b) 3 y 4 m.   | 4.00   |
| Almacén:                | c) 5 m.   | 1.00   |
| Baja:                   | —   | —      |
| <b>VICO</b>             |   |        |
| Agrupar:                | a) Trabajadores   | 5.00   |
| Comerciales:            | b) Arena Trabajadores y Comedor   | 4.00   |
| Abastecimiento:         | c) Pasadizo de pasadizo (mueble) alfiler  | 4.00   |
| Separación:             | d) Señal (mueble) O y S, (mueble) y alfiler (mueble) (mueble) de muebles de Transición  | 2.00   |
| Instalación especial:   | e) Arco y alfiler interior del pasadizo de pasadizo   | 1.00   |
| Almacén:                | f) Señal (mueble) S, (mueble) y espejo de la estación de La Liz y alfiler (mueble) (mueble)   | 1.00   |
| Baja:                   | g) Mueble (mueble) de la estación número 4 y mueble de la estación número 1 de la estación  | 4.00   |
| Comerciales y pasadizo: | h) Mueble (mueble) y espejo de la estación número 4 de la estación, mueble de la estación número 1 y espejo del espejo de Misma   | 1.00   |
| Almacén:                | i) Mueble (mueble) y espejo de la estación número 2 de la estación y cargadero número 1 al 4 del punto superior   | 7.00   |
| Separación:             | j) Mueble de los (mueble) número 2 de la estación y número 1 y mueble de Misma de Misma y del Comercio y alfiler al drape de Misma  | 2.00   |
| Instalación especial:   | k) Paredón número 5 y mueble en el punto superior de Vico y alfiler y espejo en los muebles pasadizo y cargadero de la línea de la estación de Misma  | 1.00   |
| Almacén:                | l) Señal de transición (mueble) (mueble)  | 1.00   |
| Baja:                   | m) De Misma   | 1.00   |

ARRENDOS Y SUAVES

Table with 3 columns: PARTIDO, DESCRIPCION, Precios. Rows include FURGONES, ATRAPAS, and BARRAS.

PARTICIPANDOS DE LA TARIFA C-I

Table with 4 columns: ALICACION, CANTIDAD Y A, TASA Y A, LUGAR, MONEDA Y I. Rows include CUBA, GUAYAMA, and PUNTO GIBRALTAR Y TURIS.

El tráfico de pasajeros de Gibraltar no incluye a los viajeros que viajan con tránsito en dicho punto...

BARRAS

La Junta de Obras cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer una tarifa para el tráfico de mercancías en embarcaciones menores entre Cádiz y el Puerto de Santa María...

CIOTA

La Junta de Obras cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer una tarifa para el tráfico de mercancías en embarcaciones menores entre Cádiz y el Puerto de Santa María...

CIOTA

Table with 4 columns: CANTIDAD Y A, TASA Y A, LUGAR, MONEDA Y I. Row includes CUBA, ALICACION.

Puerto de Santa María

La Comisión Administrativa, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer una tarifa para el tráfico de mercancías en embarcaciones menores entre el Puerto de Santa María y Cádiz...

Tarifa de pasajeros

La Comisión Administrativa, cuando las circunstancias lo aconsejen, podrá establecer una tarifa para el tráfico de pasajeros en embarcaciones menores entre Cádiz y el Puerto de Santa María...

Table with 4 columns: CANTIDAD Y A, TASA Y A, LUGAR, MONEDA Y I. Rows include Puerto crudo and Guano y hielos.

CIOTA DE SUAVES

Table with 3 columns: CANTIDAD Y A, TASA Y A, LUGAR, MONEDA Y I. Rows include Arroz, arrozado, arroz y arrozales, Guandú y pimiento verde, Maíz y habichuelas.

Puerto de Algeiras, Casapue, Gibraltar, Cádiz, Huelva, La Coruña, San Sebastián, San Pedro de Alcántara, Santa Cruz de Tenerife.

CIOTA DE SUAVES

Table with 4 columns: CANTIDAD Y A, TASA Y A, LUGAR, MONEDA Y I. Rows include Frijoles crudos, Frijoles y habichuelas, Arroz, Arrozales, Guandú y pimiento verde, Maíz y habichuelas.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

Orden de 10 de enero de 1967 por la que se dictan normas relativas al régimen académico de los Institutos Nacionales de Enseñanza Media.

Historia nueva

Para el mejor conocimiento de la historia en los cursos de 1.º, 2.º y 3.º de la Enseñanza Media, se aprueba el plan de estudios de la asignatura de Historia Nueva...

1.º Ámbito de aplicación

Las materias de la asignatura de Historia Nueva serán obligatorias en los cursos de 1.º, 2.º y 3.º de la Enseñanza Media en todas las modalidades de enseñanza...

2.º Distribución para la asignatura de Historia Nueva

El contenido de esta asignatura quedará distribuido en los cursos de 1.º, 2.º y 3.º de la Enseñanza Media de la siguiente manera...

Este Real Decreto, en virtud del cual se aprueba el plan de estudios de la asignatura de Historia Nueva...

El contenido de esta asignatura quedará distribuido en los cursos de 1.º, 2.º y 3.º de la Enseñanza Media de la siguiente manera...

3.º Estudios auxiliares

Los contenidos que se establecen en el presente Real Decreto para la asignatura de Historia Nueva...

4.º Estudios auxiliares

Para el mejor conocimiento de la historia en los cursos de 1.º, 2.º y 3.º de la Enseñanza Media...

5.º Estudios auxiliares

Los contenidos que se establecen en el presente Real Decreto para la asignatura de Historia Nueva...

6.º Asignaturas auxiliares del Profesorado

El Ministerio de Educación y Ciencia, en virtud de las facultades conferidas en el artículo 1.º de la Ley de 19 de junio de 1961...

7.º Efectos de la asignatura de Historia Nueva

El contenido de esta asignatura quedará distribuido en los cursos de 1.º, 2.º y 3.º de la Enseñanza Media de la siguiente manera...

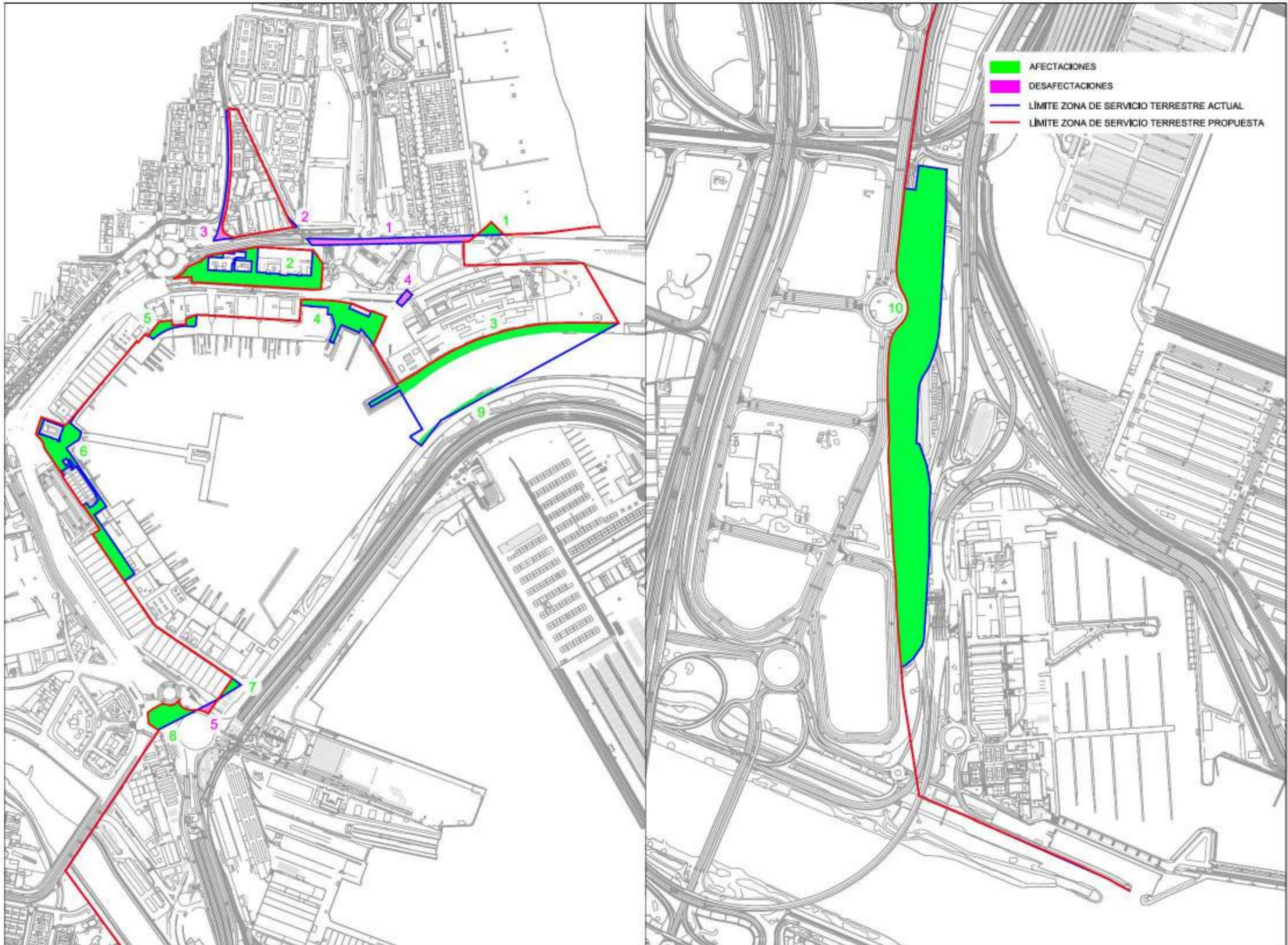
8.º Efectos de la asignatura de Historia Nueva

El contenido de esta asignatura quedará distribuido en los cursos de 1.º, 2.º y 3.º de la Enseñanza Media de la siguiente manera...

# ANEJO 8

**PLANO Y COORDENADAS DE CADA UNA DE LAS AFECTACIONES Y DESAFECTACIONES  
PROPUESTAS EN LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE**

---



### ZONAS DE AFECTACIONES Y DESAFECTACIONES

A continuación se detallan las zonas que se afectan y desafectan con la aprobación de la nueva zona de servicio.

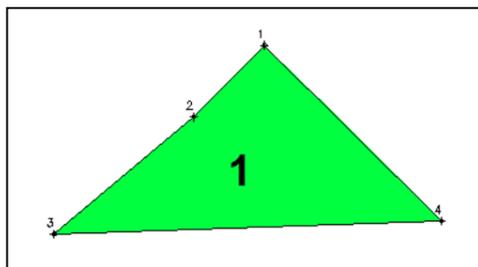
Las coordenadas de los vértices de los polígonos que limitan las zonas a afectar y desafectar se han obtenido de la cartografía vigente del Puerto de Valencia.

Esta cartografía se obtuvo el año 2009 por restitución fotogramétrica a escala 1:1000 con una precisión en x e y de 10 cm.

El sistema de referencia empleado es ETRS-89 UTM 30

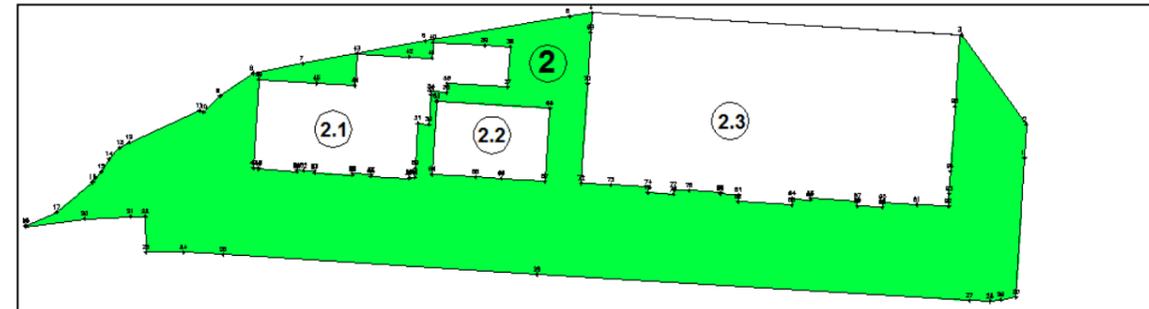
#### ZONAS DE AFECTACIONES

- ZONA 1

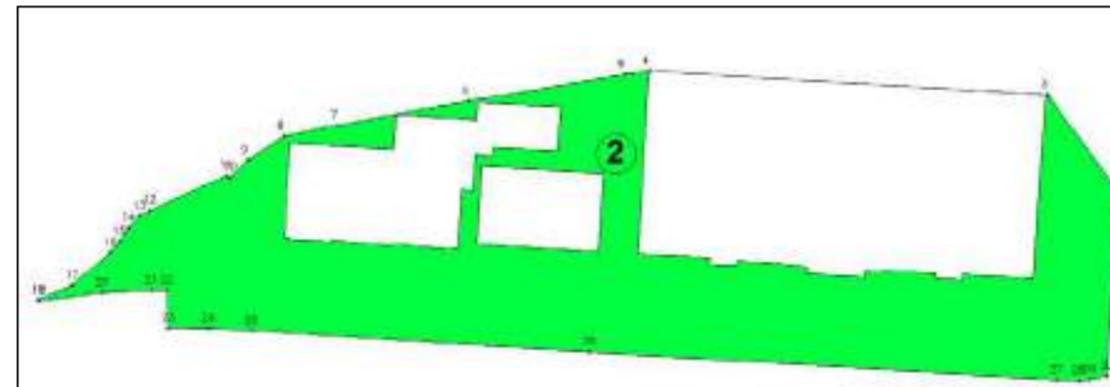


|   | X         | Y          |
|---|-----------|------------|
| 1 | 730355.75 | 4371617.73 |
| 2 | 730346.51 | 4371608.43 |
| 3 | 730328.38 | 4371593.20 |
| 4 | 730378.81 | 4371594.89 |

- ZONA 2

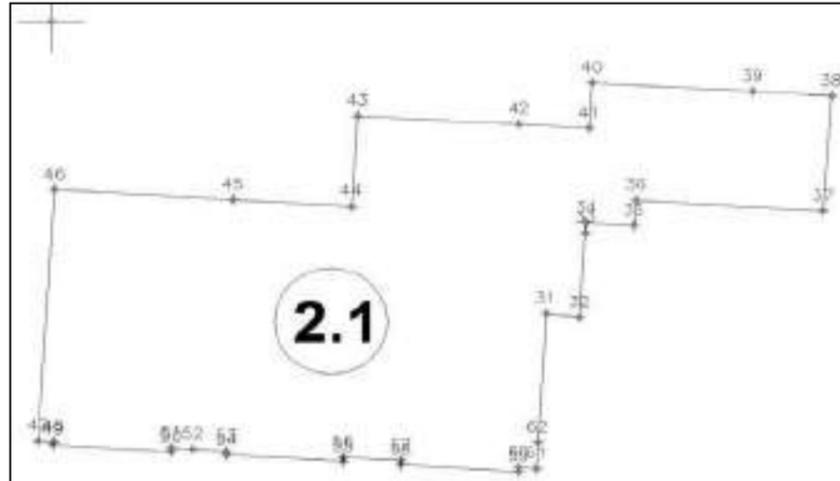


Zona 2. Contorno exterior



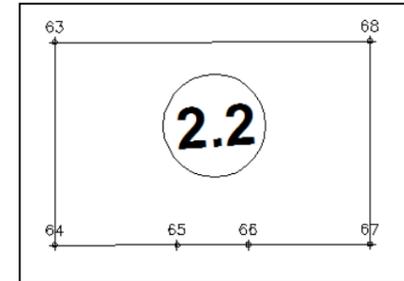
|    | X         | Y          |    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|
| 1  | 730047.51 | 4371532.91 | 16 | 729794.62 | 4371526.42 |
| 2  | 730048.05 | 4371541.87 | 17 | 729784.79 | 4371518.25 |
| 3  | 730030.42 | 4371566.10 | 18 | 729776.41 | 4371514.60 |
| 4  | 729930.27 | 4371572.05 | 19 | 729776.50 | 4371514.31 |
| 5  | 729924.08 | 4371571.13 | 20 | 729792.43 | 4371516.46 |
| 6  | 729884.90 | 4371564.51 | 21 | 729804.90 | 4371517.05 |
| 7  | 729851.74 | 4371558.46 | 22 | 729808.88 | 4371517.07 |
| 8  | 729838.16 | 4371555.76 | 23 | 729809.11 | 4371507.54 |
| 9  | 729829.16 | 4371549.68 | 24 | 729819.23 | 4371507.44 |
| 10 | 729824.74 | 4371545.31 | 25 | 729829.98 | 4371506.85 |
| 11 | 729823.59 | 4371545.75 | 26 | 729915.19 | 4371501.52 |
| 12 | 729804.51 | 4371537.13 | 27 | 730032.61 | 4371494.48 |
| 13 | 729801.95 | 4371535.67 | 28 | 730038.15 | 4371494.26 |
| 14 | 729799.07 | 4371532.64 | 29 | 730041.10 | 4371494.62 |
| 15 | 729796.90 | 4371529.25 | 30 | 730045.20 | 4371495.39 |

Zona 2.1. Contorno interior



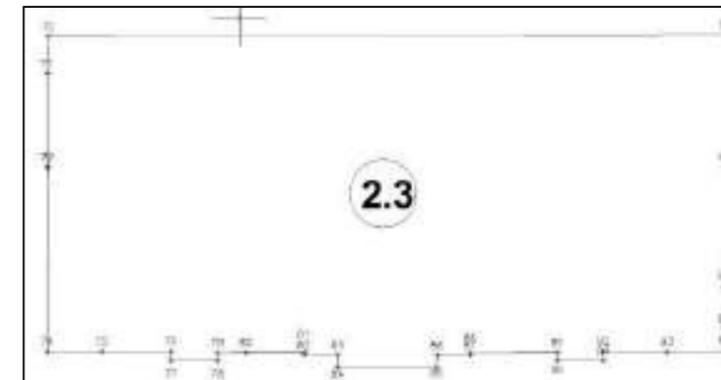
|    | X         | Y          |    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|
| 31 | 729882.88 | 4371542.27 | 47 | 729838.27 | 4371530.26 |
| 32 | 729885.85 | 4371541.93 | 48 | 729839.62 | 4371530.18 |
| 33 | 729886.36 | 4371549.91 | 49 | 729839.57 | 4371529.87 |
| 34 | 729886.44 | 4371550.88 | 50 | 729849.99 | 4371529.21 |
| 35 | 729890.60 | 4371550.60 | 51 | 729850.02 | 4371529.58 |
| 36 | 729890.80 | 4371553.01 | 52 | 729851.90 | 4371529.46 |
| 37 | 729907.26 | 4371552.00 | 53 | 729854.82 | 4371529.26 |
| 38 | 729907.97 | 4371562.85 | 54 | 729854.82 | 4371528.92 |
| 39 | 729901.04 | 4371563.29 | 55 | 729865.07 | 4371528.29 |
| 40 | 729886.95 | 4371564.09 | 56 | 729865.10 | 4371528.66 |
| 41 | 729886.71 | 4371559.83 | 57 | 729870.17 | 4371528.35 |
| 42 | 729880.53 | 4371560.18 | 58 | 729870.15 | 4371527.99 |
| 43 | 729866.33 | 4371560.98 | 59 | 729880.49 | 4371527.35 |
| 44 | 729865.81 | 4371552.43 | 60 | 729880.48 | 4371527.72 |
| 45 | 729855.39 | 4371553.06 | 61 | 729882.04 | 4371527.65 |
| 46 | 729839.72 | 4371554.00 | 62 | 729882.14 | 4371530.09 |

Zona 2.2. Contorno interior



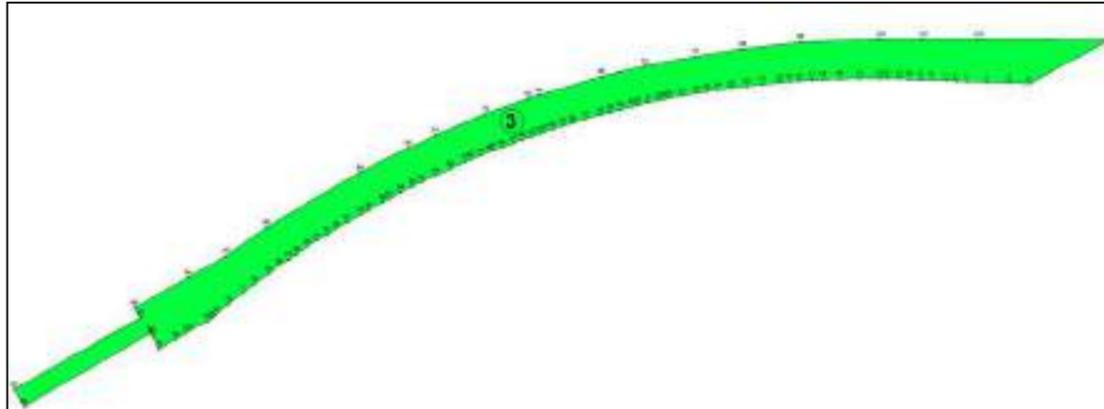
|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 63 | 729887.99 | 4371548.21 |
| 64 | 729886.68 | 4371528.52 |
| 65 | 729898.57 | 4371527.77 |
| 66 | 729905.51 | 4371527.34 |
| 67 | 729917.34 | 4371526.58 |
| 68 | 729918.65 | 4371546.28 |

Zona 2.3. Contorno interior



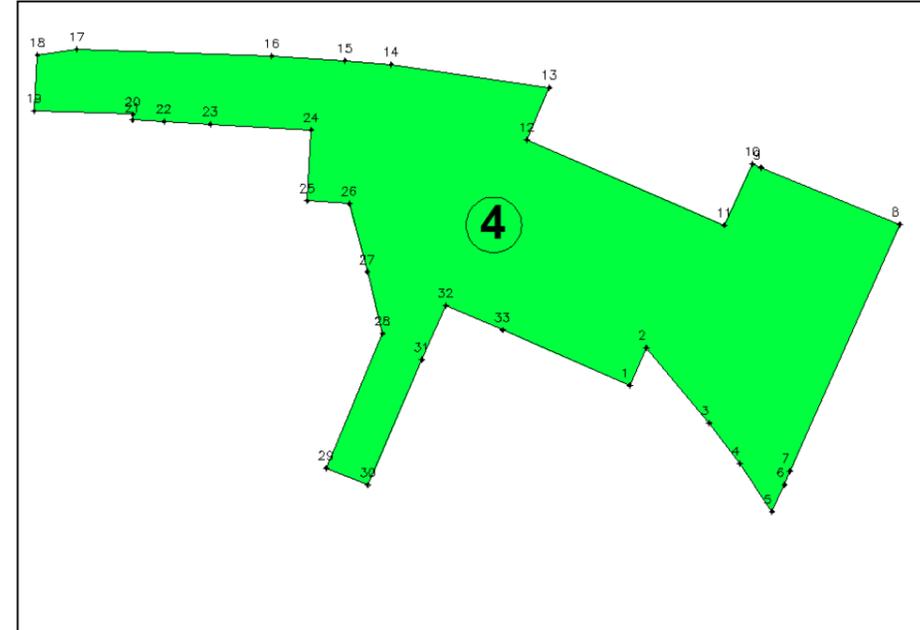
|    | X         | Y          |    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|
| 69 | 730030.05 | 4371566.12 | 83 | 729969.79 | 4371521.14 |
| 70 | 729929.78 | 4371566.75 | 84 | 729984.31 | 4371520.18 |
| 71 | 729928.94 | 4371553.01 | 85 | 729984.46 | 4371521.92 |
| 72 | 729929.01 | 4371552.99 | 86 | 729989.33 | 4371521.62 |
| 73 | 729927.21 | 4371526.11 | 87 | 729989.36 | 4371521.98 |
| 74 | 729935.25 | 4371525.63 | 88 | 730002.15 | 4371521.22 |
| 75 | 729945.42 | 4371525.02 | 89 | 730002.09 | 4371519.98 |
| 76 | 729945.33 | 4371523.57 | 90 | 730008.95 | 4371519.55 |
| 77 | 729952.18 | 4371523.10 | 91 | 730009.04 | 4371520.95 |
| 78 | 729952.26 | 4371524.37 | 92 | 730018.37 | 4371520.32 |
| 79 | 729956.48 | 4371524.11 | 93 | 730026.87 | 4371519.93 |
| 80 | 729965.02 | 4371523.59 | 94 | 730027.04 | 4371523.21 |
| 81 | 729965.01 | 4371523.22 | 95 | 730027.36 | 4371529.28 |
| 82 | 729969.87 | 4371522.89 | 96 | 730028.65 | 4371546.78 |

▪ ZONA 3



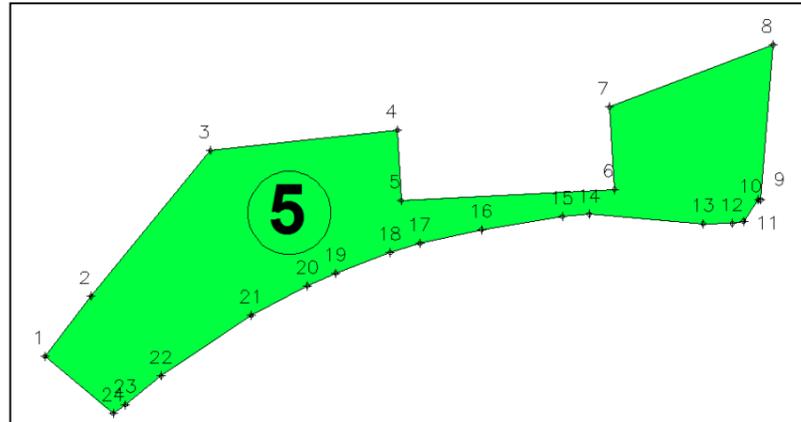
|    | X         | Y          |    | X         | Y          |    | X         | Y          |     | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|----|-----------|------------|-----|-----------|------------|
| 1  | 730588.38 | 4371433.29 | 27 | 730410.42 | 4371410.07 | 53 | 730307.70 | 4371376.83 | 79  | 730192.41 | 4371304.22 |
| 2  | 730555.65 | 4371415.39 | 28 | 730404.98 | 4371409.03 | 54 | 730301.76 | 4371373.95 | 80  | 730189.66 | 4371309.17 |
| 3  | 730547.19 | 4371415.69 | 29 | 730402.82 | 4371408.57 | 55 | 730298.07 | 4371372.13 | 81  | 730188.83 | 4371310.56 |
| 4  | 730537.67 | 4371416.03 | 30 | 730400.43 | 4371408.07 | 56 | 730293.26 | 4371369.67 | 82  | 730136.26 | 4371280.05 |
| 5  | 730529.61 | 4371416.32 | 31 | 730396.51 | 4371407.23 | 57 | 730288.41 | 4371367.11 | 83  | 730132.20 | 4371287.12 |
| 6  | 730524.78 | 4371416.51 | 32 | 730391.95 | 4371406.15 | 58 | 730285.54 | 4371365.57 | 84  | 730184.73 | 4371317.26 |
| 7  | 730520.87 | 4371416.67 | 33 | 730389.18 | 4371405.48 | 59 | 730279.81 | 4371362.36 | 85  | 730182.41 | 4371321.27 |
| 8  | 730515.06 | 4371416.91 | 34 | 730384.82 | 4371404.40 | 60 | 730276.57 | 4371360.47 | 86  | 730204.48 | 4371333.93 |
| 9  | 730510.53 | 4371417.09 | 35 | 730380.64 | 4371403.32 | 61 | 730270.86 | 4371357.15 | 87  | 730220.60 | 4371343.06 |
| 10 | 730505.09 | 4371417.28 | 36 | 730376.32 | 4371402.17 | 62 | 730266.35 | 4371354.52 | 88  | 730237.16 | 4371355.06 |
| 11 | 730500.83 | 4371417.42 | 37 | 730370.26 | 4371400.47 | 63 | 730262.41 | 4371352.12 | 89  | 730276.09 | 4371378.07 |
| 12 | 730495.61 | 4371417.49 | 38 | 730364.66 | 4371398.77 | 64 | 730258.24 | 4371349.47 | 90  | 730296.42 | 4371388.34 |
| 13 | 730492.74 | 4371417.51 | 39 | 730360.88 | 4371397.61 | 65 | 730254.32 | 4371346.91 | 91  | 730307.84 | 4371393.64 |
| 14 | 730484.36 | 4371417.47 | 40 | 730356.63 | 4371396.23 | 66 | 730249.61 | 4371343.81 | 92  | 730328.81 | 4371402.89 |
| 15 | 730475.95 | 4371417.30 | 41 | 730353.77 | 4371395.29 | 67 | 730246.51 | 4371341.68 | 93  | 730346.45 | 4371408.91 |
| 16 | 730469.17 | 4371417.04 | 42 | 730351.17 | 4371394.43 | 68 | 730242.62 | 4371339.01 | 94  | 730350.86 | 4371410.42 |
| 17 | 730464.46 | 4371416.79 | 43 | 730347.69 | 4371393.20 | 69 | 730237.94 | 4371335.61 | 95  | 730376.79 | 4371418.25 |
| 18 | 730459.04 | 4371416.44 | 44 | 730343.80 | 4371391.82 | 70 | 730232.16 | 4371331.29 | 96  | 730395.07 | 4371422.54 |
| 19 | 730455.18 | 4371416.15 | 45 | 730339.91 | 4371390.38 | 71 | 730227.49 | 4371327.72 | 97  | 730416.15 | 4371426.63 |
| 20 | 730451.19 | 4371415.81 | 46 | 730335.20 | 4371388.58 | 72 | 730221.46 | 4371322.95 | 98  | 730435.74 | 4371429.78 |
| 21 | 730444.25 | 4371415.11 | 47 | 730331.94 | 4371387.31 | 73 | 730216.35 | 4371318.80 | 99  | 730459.86 | 4371432.76 |
| 22 | 730437.44 | 4371414.28 | 48 | 730330.08 | 4371386.61 | 74 | 730214.28 | 4371317.10 | 100 | 730492.61 | 4371433.86 |
| 23 | 730431.01 | 4371413.43 | 49 | 730326.32 | 4371385.04 | 75 | 730212.65 | 4371315.76 | 101 | 730510.47 | 4371433.91 |
| 24 | 730425.29 | 4371412.64 | 50 | 730322.27 | 4371383.34 | 76 | 730205.28 | 4371311.53 | 102 | 730533.35 | 4371433.91 |
| 25 | 730420.92 | 4371411.94 | 51 | 730320.13 | 4371382.41 | 77 | 730203.44 | 4371310.48 | 103 | 730588.16 | 4371433.67 |
| 26 | 730416.42 | 4371411.18 | 52 | 730313.60 | 4371379.54 | 78 | 730199.06 | 4371307.99 |     |           |            |

▪ ZONA 4



|    | X         | Y          |    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|
| 1  | 730115.12 | 4371416.03 | 18 | 730008.65 | 4371475.45 |
| 2  | 730118.12 | 4371422.81 | 19 | 730008.02 | 4371465.44 |
| 3  | 730129.43 | 4371409.25 | 20 | 730025.79 | 4371464.81 |
| 4  | 730134.91 | 4371401.96 | 21 | 730025.73 | 4371463.76 |
| 5  | 730140.74 | 4371393.29 | 22 | 730031.38 | 4371463.49 |
| 6  | 730143.00 | 4371398.11 | 23 | 730039.70 | 4371463.04 |
| 7  | 730143.97 | 4371400.61 | 24 | 730057.84 | 4371461.96 |
| 8  | 730163.71 | 4371445.01 | 25 | 730057.17 | 4371449.25 |
| 9  | 730138.78 | 4371455.23 | 26 | 730064.70 | 4371448.73 |
| 10 | 730137.22 | 4371455.90 | 27 | 730067.95 | 4371436.41 |
| 11 | 730132.17 | 4371444.84 | 28 | 730070.70 | 4371425.35 |
| 12 | 730096.63 | 4371460.24 | 29 | 730060.55 | 4371401.15 |
| 13 | 730100.69 | 4371469.60 | 30 | 730068.09 | 4371398.07 |
| 14 | 730072.21 | 4371473.77 | 31 | 730077.78 | 4371420.65 |
| 15 | 730063.93 | 4371474.44 | 32 | 730082.07 | 4371430.36 |
| 16 | 730050.77 | 4371475.27 | 33 | 730092.25 | 4371425.98 |
| 17 | 730015.70 | 4371476.47 |    |           |            |

ZONA 5

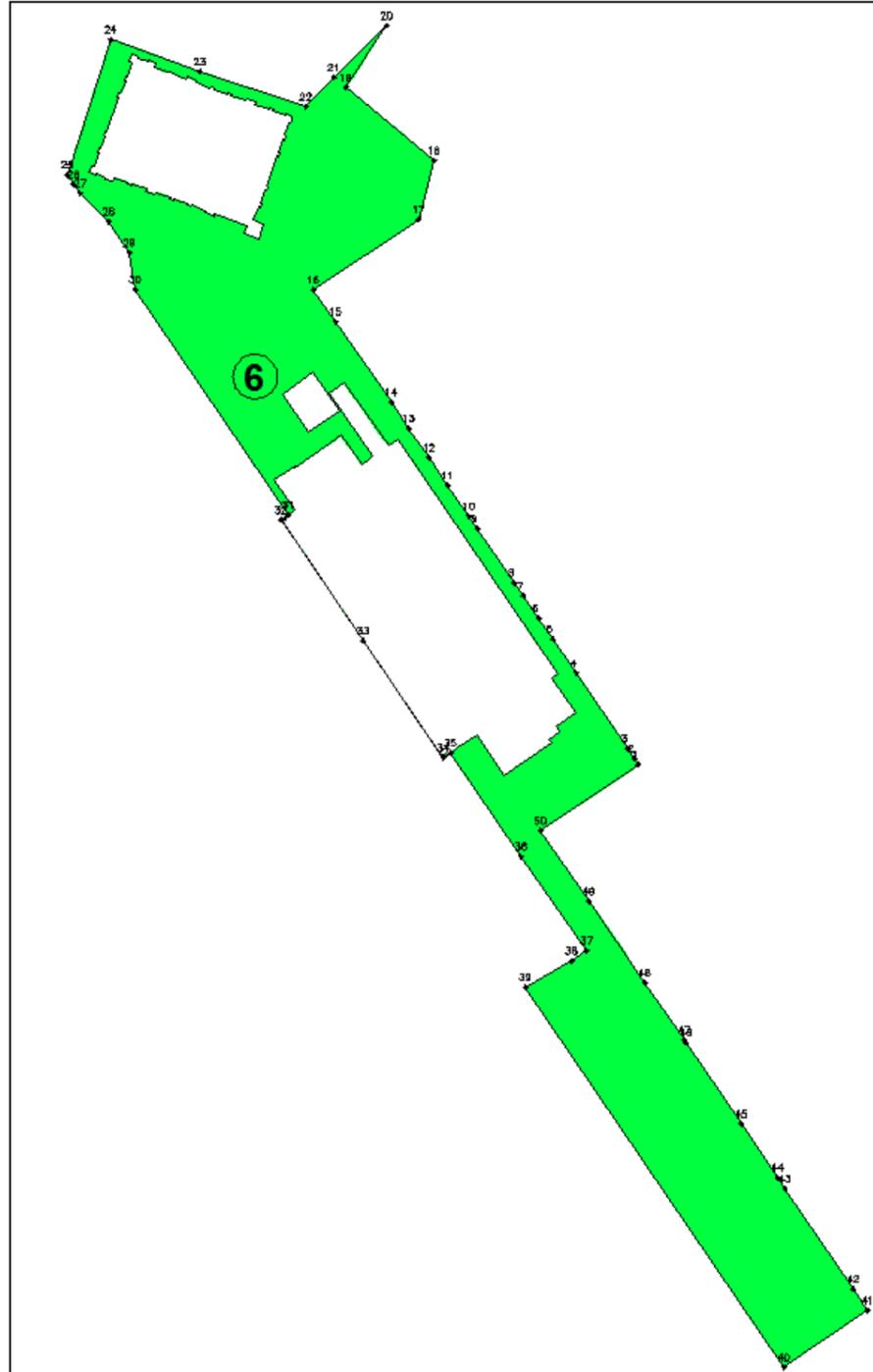


|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 1  | 729729.99 | 4371411.05 |
| 2  | 729735.57 | 4371418.26 |
| 3  | 729749.98 | 4371435.82 |
| 4  | 729772.58 | 4371438.26 |
| 5  | 729773.03 | 4371429.79 |
| 6  | 729798.79 | 4371431.13 |
| 7  | 729798.20 | 4371441.06 |
| 8  | 729817.95 | 4371448.53 |
| 9  | 729816.46 | 4371429.86 |
| 10 | 729816.18 | 4371429.88 |
| 11 | 729814.38 | 4371427.31 |
| 12 | 729813.01 | 4371427.04 |
| 13 | 729809.51 | 4371427.01 |
| 14 | 729795.72 | 4371428.14 |
| 15 | 729792.48 | 4371427.86 |
| 16 | 729782.70 | 4371426.29 |
| 17 | 729775.28 | 4371424.63 |
| 18 | 729771.68 | 4371423.53 |
| 19 | 729765.13 | 4371421.06 |
| 20 | 729761.70 | 4371419.54 |
| 21 | 729754.92 | 4371415.98 |
| 22 | 729744.04 | 4371408.68 |
| 23 | 729739.72 | 4371405.21 |
| 24 | 729738.24 | 4371404.17 |

▪ ZONA 6

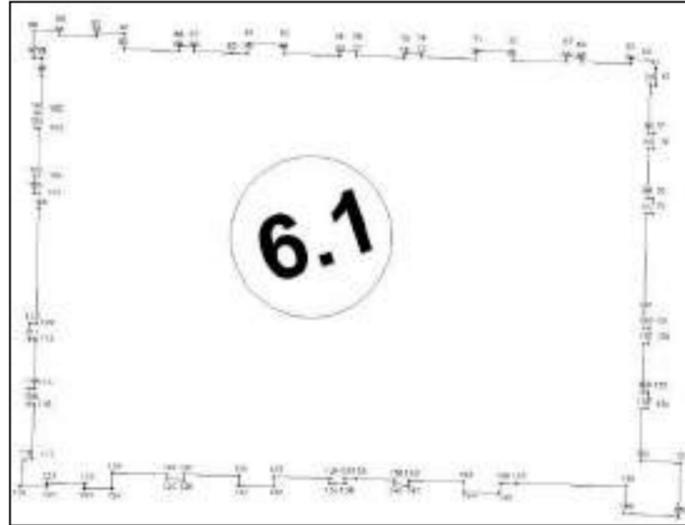


Zona 6. Contorno exterior



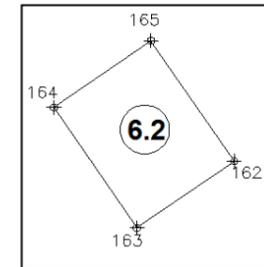
|    | X         | Y          |    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|
| 1  | 729652.98 | 4371098.46 | 26 | 729525.94 | 4371228.99 |
| 2  | 729652.09 | 4371099.84 | 27 | 729527.49 | 4371226.95 |
| 3  | 729650.62 | 4371101.99 | 28 | 729533.86 | 4371220.64 |
| 4  | 729639.03 | 4371119.02 | 29 | 729538.50 | 4371213.57 |
| 5  | 729633.73 | 4371126.72 | 30 | 729539.80 | 4371205.33 |
| 6  | 729630.52 | 4371131.42 | 31 | 729574.25 | 4371154.61 |
| 7  | 729627.11 | 4371136.43 | 32 | 729572.61 | 4371153.47 |
| 8  | 729625.12 | 4371139.31 | 33 | 729591.13 | 4371126.26 |
| 9  | 729616.79 | 4371151.50 | 34 | 729609.13 | 4371099.91 |
| 10 | 729614.88 | 4371154.30 | 35 | 729610.74 | 4371101.08 |
| 11 | 729610.12 | 4371161.27 | 36 | 729626.63 | 4371077.73 |
| 12 | 729605.89 | 4371167.49 | 37 | 729641.37 | 4371056.53 |
| 13 | 729601.37 | 4371174.12 | 38 | 729637.97 | 4371054.26 |
| 14 | 729597.42 | 4371179.92 | 39 | 729627.59 | 4371048.33 |
| 15 | 729584.86 | 4371198.09 | 40 | 729685.71 | 4370962.80 |
| 16 | 729579.85 | 4371205.32 | 41 | 729704.57 | 4370975.62 |
| 17 | 729603.57 | 4371221.16 | 42 | 729701.33 | 4370980.40 |
| 18 | 729607.01 | 4371234.35 | 43 | 729685.97 | 4371003.03 |
| 19 | 729587.20 | 4371250.79 | 44 | 729684.30 | 4371005.51 |
| 20 | 729596.37 | 4371264.71 | 45 | 729676.14 | 4371017.53 |
| 21 | 729584.49 | 4371253.03 | 46 | 729663.70 | 4371035.84 |
| 22 | 729578.18 | 4371246.42 | 47 | 729663.30 | 4371036.41 |
| 23 | 729554.39 | 4371254.35 | 48 | 729654.43 | 4371049.41 |
| 24 | 729534.34 | 4371261.57 | 49 | 729641.89 | 4371067.64 |
| 25 | 729524.56 | 4371231.14 | 50 | 729630.96 | 4371083.55 |

Zona 6.1. Contorno interior



|    |           |            |     |           |            |     |           |            |     |           |            |
|----|-----------|------------|-----|-----------|------------|-----|-----------|------------|-----|-----------|------------|
| 72 | 729564.56 | 4371247.82 | 100 | 729537.92 | 4371253.24 | 128 | 729539.05 | 4371228.76 | 156 | 729567.88 | 4371224.86 |
| 73 | 729561.43 | 4371249.04 | 101 | 729537.58 | 4371253.36 | 129 | 729539.16 | 4371229.07 | 157 | 729568.91 | 4371227.71 |
| 74 | 729561.51 | 4371249.23 | 102 | 729537.24 | 4371252.43 | 130 | 729542.38 | 4371227.91 | 158 | 729569.20 | 4371227.61 |
| 75 | 729560.57 | 4371249.56 | 103 | 729537.58 | 4371252.31 | 131 | 729542.20 | 4371227.37 | 159 | 729569.55 | 4371228.52 |
| 76 | 729560.47 | 4371249.32 | 104 | 729536.54 | 4371249.46 | 132 | 729544.24 | 4371226.60 | 160 | 729569.24 | 4371228.63 |
| 77 | 729557.65 | 4371250.36 | 105 | 729536.20 | 4371249.58 | 133 | 729544.46 | 4371227.15 | 161 | 729569.58 | 4371229.57 |
| 78 | 729557.71 | 4371250.60 | 106 | 729535.88 | 4371248.66 | 134 | 729547.74 | 4371225.97 |     |           |            |

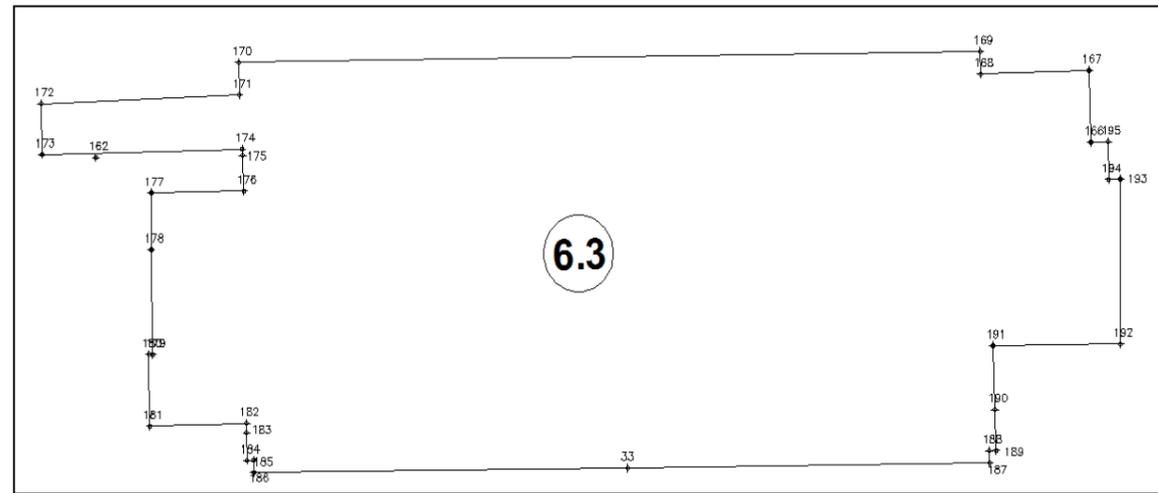
Zona 6.2. Contorno interior



|     | X         | Y          |
|-----|-----------|------------|
| 162 | 729585.79 | 4371177.99 |
| 163 | 729578.85 | 4371173.22 |
| 164 | 729572.93 | 4371181.83 |
| 165 | 729579.86 | 4371186.60 |

|    | X         | Y          |    | X         | Y          |     | X         | Y          |     | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|-----|-----------|------------|-----|-----------|------------|
| 51 | 729571.67 | 4371235.33 | 79 | 729556.78 | 4371250.91 | 107 | 729536.20 | 4371248.54 | 135 | 729547.64 | 4371225.70 |
| 52 | 729571.97 | 4371235.22 | 80 | 729556.69 | 4371250.70 | 108 | 729535.86 | 4371247.61 | 136 | 729548.54 | 4371225.37 |
| 53 | 729572.30 | 4371236.14 | 81 | 729553.46 | 4371251.89 | 109 | 729533.42 | 4371240.89 | 137 | 729548.63 | 4371225.64 |
| 54 | 729572.00 | 4371236.25 | 82 | 729553.65 | 4371252.39 | 110 | 729533.10 | 4371241.01 | 138 | 729549.29 | 4371225.40 |
| 55 | 729573.03 | 4371239.11 | 83 | 729551.59 | 4371253.17 | 111 | 729532.76 | 4371240.08 | 139 | 729551.51 | 4371224.60 |
| 56 | 729573.34 | 4371239.00 | 84 | 729551.32 | 4371252.66 | 112 | 729533.08 | 4371239.97 | 140 | 729551.41 | 4371224.33 |
| 57 | 729573.67 | 4371239.91 | 85 | 729550.36 | 4371253.00 | 113 | 729532.05 | 4371237.12 | 141 | 729552.30 | 4371224.00 |
| 58 | 729573.36 | 4371240.02 | 86 | 729548.19 | 4371253.80 | 114 | 729531.74 | 4371237.23 | 142 | 729552.40 | 4371224.27 |
| 59 | 729574.39 | 4371242.88 | 87 | 729548.31 | 4371254.11 | 115 | 729531.40 | 4371236.31 | 143 | 729555.55 | 4371223.12 |
| 60 | 729574.71 | 4371242.77 | 88 | 729547.38 | 4371254.45 | 116 | 729531.71 | 4371236.19 | 144 | 729555.43 | 4371222.54 |
| 61 | 729575.04 | 4371243.70 | 89 | 729547.26 | 4371254.15 | 117 | 729530.54 | 4371232.99 | 145 | 729557.46 | 4371221.81 |
| 62 | 729574.72 | 4371244.42 | 90 | 729544.03 | 4371255.35 | 118 | 729530.03 | 4371233.11 | 146 | 729557.70 | 4371222.34 |
| 63 | 729573.74 | 4371244.81 | 91 | 729544.37 | 4371256.22 | 119 | 729529.34 | 4371231.61 | 147 | 729558.71 | 4371221.97 |
| 64 | 729573.63 | 4371244.50 | 92 | 729542.78 | 4371256.83 | 120 | 729530.90 | 4371231.05 | 148 | 729565.05 | 4371219.67 |
| 65 | 729570.82 | 4371245.53 | 93 | 729542.69 | 4371256.60 | 121 | 729530.98 | 4371231.28 | 149 | 729564.41 | 4371218.10 |
| 66 | 729570.93 | 4371245.82 | 94 | 729540.53 | 4371257.40 | 122 | 729533.20 | 4371230.49 | 150 | 729567.55 | 4371216.81 |
| 67 | 729570.01 | 4371246.15 | 95 | 729540.59 | 4371257.62 | 123 | 729533.09 | 4371230.24 | 151 | 729568.69 | 4371220.00 |
| 68 | 729569.89 | 4371245.88 | 96 | 729539.03 | 4371258.17 | 124 | 729534.69 | 4371229.67 | 152 | 729566.44 | 4371220.86 |
| 69 | 729566.74 | 4371247.01 | 97 | 729538.54 | 4371256.67 | 125 | 729535.02 | 4371230.57 | 153 | 729567.55 | 4371223.94 |
| 70 | 729566.90 | 4371247.57 | 98 | 729539.08 | 4371256.46 | 126 | 729538.23 | 4371229.41 | 154 | 729567.86 | 4371223.83 |
| 71 | 729564.84 | 4371248.32 | 99 | 729538.71 | 4371255.41 | 127 | 729538.13 | 4371229.11 | 155 | 729568.18 | 4371224.75 |

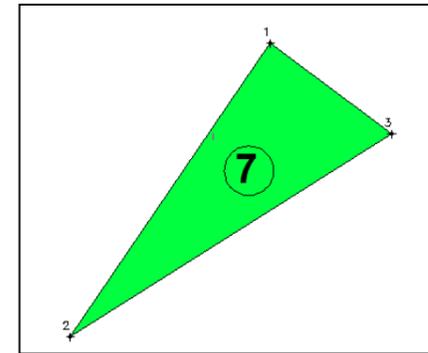
Zona 6.3. Contorno interior



|     | X         | Y          |
|-----|-----------|------------|
| 166 | 729634.45 | 4371106.94 |
| 167 | 729639.01 | 4371110.19 |
| 68  | 729633.59 | 4371117.82 |
| 169 | 729635.03 | 4371118.83 |
| 170 | 729598.82 | 4371171.77 |
| 171 | 729596.75 | 4371170.32 |
| 172 | 729586.67 | 4371184.23 |
| 173 | 729583.42 | 4371181.97 |
| 174 | 729593.35 | 4371167.78 |
| 175 | 729592.95 | 4371167.49 |
| 176 | 729590.71 | 4371165.87 |
| 177 | 729586.16 | 4371172.45 |
| 178 | 729582.46 | 4371170.00 |
| 179 | 729575.75 | 4371165.38 |
| 180 | 729575.57 | 4371165.66 |

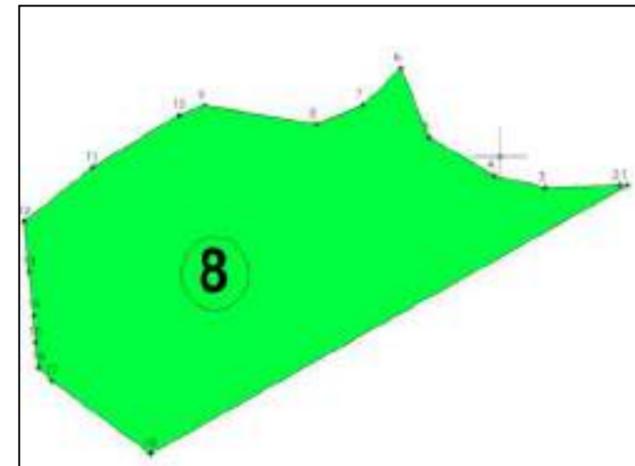
|     | X         | Y          |
|-----|-----------|------------|
| 181 | 729570.96 | 4371162.49 |
| 182 | 729575.76 | 4371155.66 |
| 183 | 729575.16 | 4371155.24 |
| 184 | 729573.38 | 4371154.01 |
| 185 | 729573.70 | 4371153.54 |
| 186 | 729572.93 | 4371153.00 |
| 187 | 729608.79 | 4371100.41 |
| 188 | 729609.56 | 4371100.95 |
| 189 | 729609.90 | 4371100.47 |
| 190 | 729612.49 | 4371102.32 |
| 191 | 729616.57 | 4371105.22 |
| 192 | 729622.76 | 4371096.13 |
| 193 | 729633.45 | 4371103.22 |
| 194 | 729632.87 | 4371104.07 |
| 195 | 729635.29 | 4371105.72 |

ZONA 7



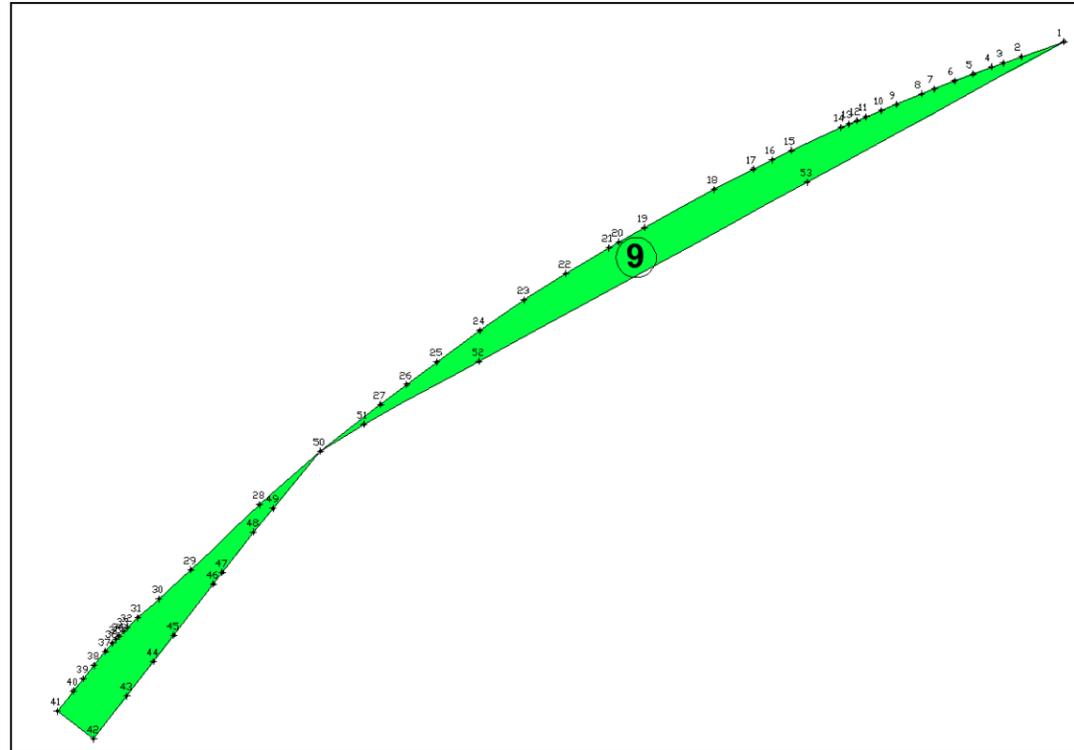
|   | X         | Y          |
|---|-----------|------------|
| 1 | 729883.06 | 4370785.02 |
| 2 | 729856.96 | 4370746.84 |
| 3 | 729898.92 | 4370773.24 |

ZONA 8



|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 1  | 729818.49 | 4370727.26 |
| 2  | 729817.21 | 4370727.28 |
| 3  | 729806.22 | 4370726.93 |
| 4  | 729798.52 | 4370728.63 |
| 5  | 729788.90 | 4370733.75 |
| 6  | 729784.59 | 4370743.06 |
| 7  | 729778.96 | 4370738.10 |
| 8  | 729771.99 | 4370735.54 |
| 9  | 729755.29 | 4370738.04 |
| 10 | 729751.58 | 4370736.75 |
| 11 | 729738.55 | 4370729.69 |
| 12 | 729728.40 | 4370722.38 |
| 13 | 729729.15 | 4370715.55 |
| 14 | 729729.81 | 4370709.69 |
| 15 | 729730.04 | 4370706.08 |
| 16 | 729730.49 | 4370702.71 |
| 17 | 729732.47 | 4370700.89 |
| 18 | 729747.28 | 4370691.02 |

ZONA 9

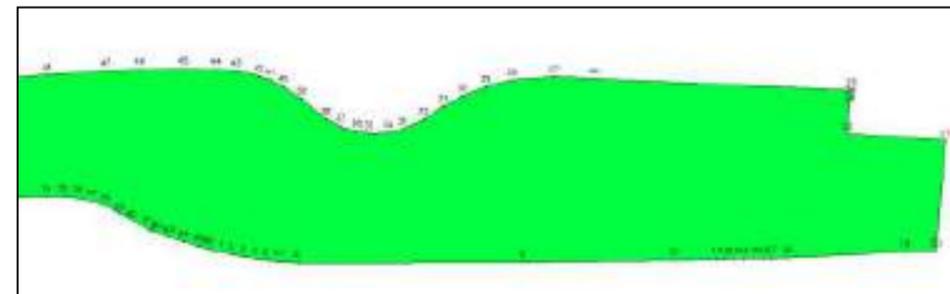
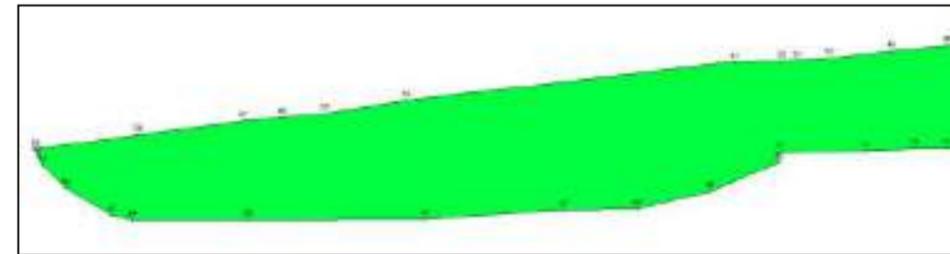
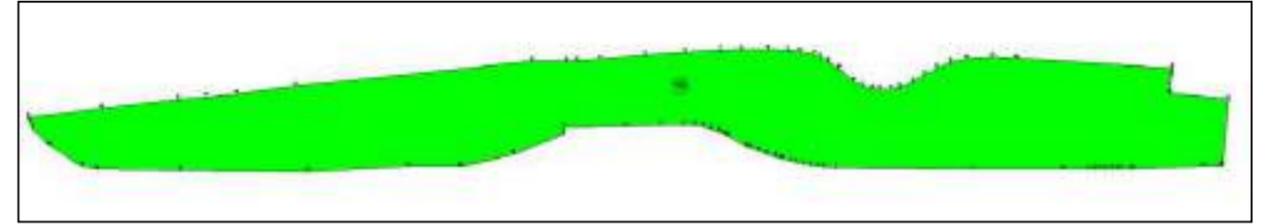


|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 1  | 730382.78 | 4371320.81 |
| 2  | 730375.99 | 4371318.44 |
| 3  | 730373.09 | 4371317.43 |
| 4  | 730371.19 | 4371316.76 |
| 5  | 730368.30 | 4371315.68 |
| 6  | 730365.33 | 4371314.55 |
| 7  | 730362.10 | 4371313.28 |
| 8  | 730360.07 | 4371312.49 |
| 9  | 730356.02 | 4371310.81 |
| 10 | 730353.64 | 4371309.84 |
| 11 | 730351.19 | 4371308.82 |
| 12 | 730349.78 | 4371308.23 |
| 13 | 730348.49 | 4371307.69 |
| 14 | 730347.24 | 4371307.15 |
| 15 | 730339.33 | 4371303.47 |
| 16 | 730336.27 | 4371301.97 |
| 17 | 730333.21 | 4371300.47 |
| 18 | 730327.04 | 4371297.24 |

|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 19 | 730315.87 | 4371291.13 |
| 20 | 730311.80 | 4371288.85 |
| 21 | 730310.26 | 4371287.93 |
| 22 | 730303.34 | 4371283.82 |
| 23 | 730296.72 | 4371279.61 |
| 24 | 730289.65 | 4371274.72 |
| 25 | 730282.83 | 4371269.70 |
| 26 | 730278.04 | 4371266.11 |
| 27 | 730273.86 | 4371262.96 |
| 28 | 730254.56 | 4371246.95 |
| 29 | 730243.64 | 4371236.53 |
| 30 | 730238.55 | 4371231.93 |
| 31 | 730235.18 | 4371228.92 |
| 32 | 730233.49 | 4371227.38 |
| 33 | 730232.94 | 4371226.80 |
| 34 | 730232.17 | 4371225.98 |
| 35 | 730231.71 | 4371225.49 |
| 36 | 730231.14 | 4371224.85 |

|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 37 | 730230.04 | 4371223.55 |
| 38 | 730228.21 | 4371221.32 |
| 39 | 730226.48 | 4371219.19 |
| 40 | 730224.91 | 4371217.23 |
| 41 | 730222.36 | 4371214.02 |
| 42 | 730228.14 | 4371209.56 |
| 43 | 730233.45 | 4371216.44 |
| 44 | 730237.66 | 4371221.91 |
| 45 | 730240.90 | 4371226.10 |
| 46 | 730247.22 | 4371234.30 |
| 47 | 730248.65 | 4371236.15 |
| 48 | 730253.59 | 4371242.56 |
| 49 | 730256.75 | 4371246.36 |
| 50 | 730264.28 | 4371255.44 |
| 51 | 730271.16 | 4371259.76 |
| 52 | 730289.52 | 4371269.80 |
| 53 | 730341.82 | 4371298.41 |

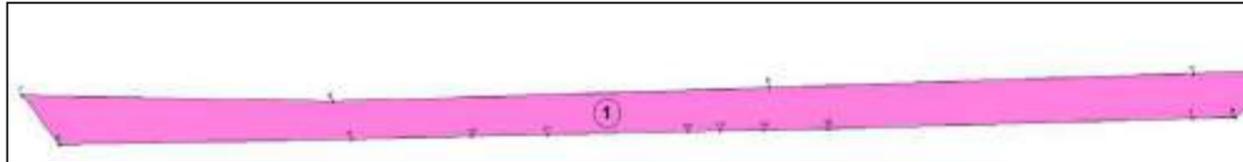
ZONA 10



|    | X         | Y          |    | X         | Y          |    | X         | Y          |    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|----|-----------|------------|----|-----------|------------|
| 1  | 729355.53 | 4368399.72 | 23 | 729306.23 | 4368692.83 | 45 | 729269.66 | 4368386.78 | 67 | 729344.68 | 4368108.31 |
| 2  | 729356.86 | 4368404.53 | 24 | 729302.75 | 4368693.47 | 46 | 729268.56 | 4368366.56 | 68 | 729346.76 | 4368147.98 |
| 3  | 729358.14 | 4368409.62 | 25 | 729299.58 | 4368693.93 | 47 | 729268.39 | 4368351.10 | 69 | 729339.46 | 4368189.28 |
| 4  | 729359.37 | 4368415.17 | 26 | 729286.58 | 4368575.59 | 48 | 729268.40 | 4368323.92 | 70 | 729326.22 | 4368227.77 |
| 5  | 729360.38 | 4368420.30 | 27 | 729284.46 | 4368557.45 | 49 | 729269.35 | 4368293.11 | 71 | 729320.92 | 4368228.07 |
| 6  | 729361.10 | 4368424.53 | 28 | 729284.77 | 4368537.68 | 50 | 729270.71 | 4368258.92 | 72 | 729322.99 | 4368275.23 |
| 7  | 729361.55 | 4368427.40 | 29 | 729286.99 | 4368525.70 | 51 | 729271.10 | 4368241.10 | 73 | 729323.63 | 4368302.33 |
| 8  | 729362.47 | 4368434.49 | 30 | 729290.60 | 4368514.48 | 52 | 729270.86 | 4368233.02 | 74 | 729324.51 | 4368319.88 |
| 9  | 729368.80 | 4368538.44 | 31 | 729294.67 | 4368505.45 | 53 | 729269.55 | 4368206.65 | 75 | 729324.89 | 4368327.55 |
| 10 | 729372.21 | 4368607.02 | 32 | 729300.20 | 4368495.96 | 54 | 729279.01 | 4368025.41 | 76 | 729325.99 | 4368334.07 |
| 11 | 729373.18 | 4368626.57 | 33 | 729304.05 | 4368485.58 | 55 | 729283.18 | 4367980.46 | 77 | 729327.84 | 4368340.42 |
| 12 | 729373.39 | 4368630.75 | 34 | 729305.10 | 4368479.01 | 56 | 729284.00 | 4367956.80 | 78 | 729330.46 | 4368346.66 |
| 13 | 729373.59 | 4368634.75 | 35 | 729304.80 | 4368470.24 | 57 | 729284.53 | 4367935.54 | 79 | 729332.77 | 4368350.66 |
| 14 | 729373.80 | 4368638.92 | 36 | 729303.64 | 4368464.88 | 58 | 729288.40 | 4367877.16 | 80 | 729334.14 | 4368352.81 |
| 15 | 729374.06 | 4368644.14 | 37 | 729300.98 | 4368457.69 | 59 | 729292.64 | 4367820.66 | 81 | 729343.01 | 4368367.00 |
| 16 | 729374.27 | 4368648.38 | 38 | 729297.13 | 4368450.95 | 60 | 729295.97 | 4367821.14 | 82 | 729344.21 | 4368369.53 |
| 17 | 729374.44 | 4368651.86 | 39 | 729287.09 | 4368440.46 | 61 | 729301.32 | 4367823.64 | 83 | 729346.85 | 4368375.44 |
| 18 | 729374.80 | 4368659.05 | 40 | 729280.89 | 4368432.29 | 62 | 729314.93 | 4367835.75 | 84 | 729349.52 | 4368381.97 |
| 19 | 729375.46 | 4368713.96 | 41 | 729277.49 | 4368426.29 | 63 | 729331.45 | 4367859.60 | 85 | 729352.00 | 4368388.67 |
| 20 | 729376.19 | 4368728.01 | 42 | 729275.39 | 4368421.46 | 64 | 729334.63 | 4367871.32 | 86 | 729353.50 | 4368393.10 |
| 21 | 729325.41 | 4368735.69 | 43 | 729272.20 | 4368411.01 | 65 | 729338.63 | 4367934.52 |    |           |            |
| 22 | 729319.30 | 4368691.02 | 44 | 729270.92 | 4368401.72 | 66 | 729344.54 | 4368031.56 |    |           |            |

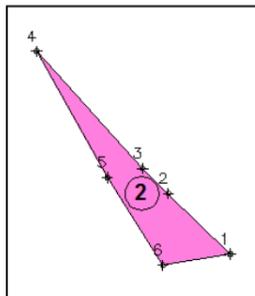
ZONAS DE DESAFECTACIONES

▪ ZONA 1



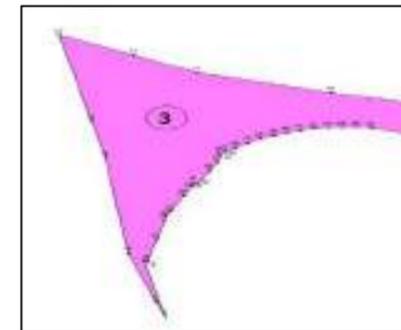
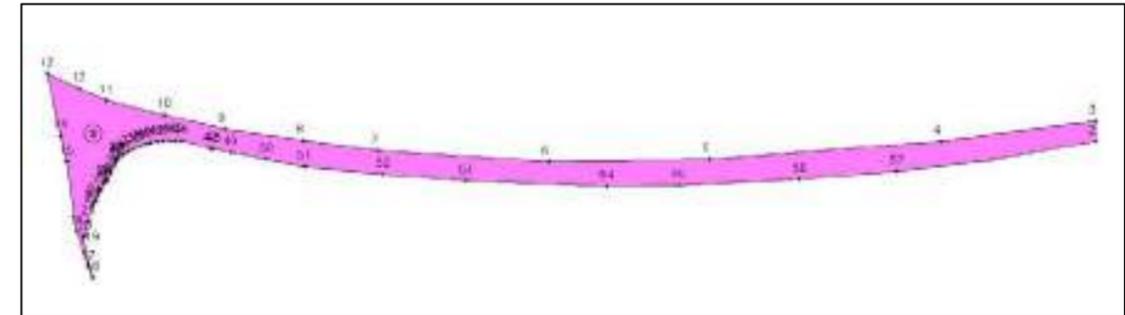
|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 1  | 730304.63 | 4371581.80 |
| 2  | 730315.07 | 4371582.03 |
| 3  | 730328.38 | 4371593.20 |
| 4  | 730304.97 | 4371592.47 |
| 5  | 730201.41 | 4371589.23 |
| 6  | 730094.88 | 4371585.90 |
| 7  | 730019.22 | 4371587.35 |
| 8  | 730028.37 | 4371575.52 |
| 9  | 730099.69 | 4371576.78 |
| 10 | 730128.96 | 4371577.42 |
| 11 | 730147.15 | 4371577.83 |
| 12 | 730181.62 | 4371578.61 |
| 13 | 730189.53 | 4371578.83 |
| 14 | 730199.99 | 4371579.01 |
| 15 | 730215.64 | 4371579.40 |

▪ ZONA 2



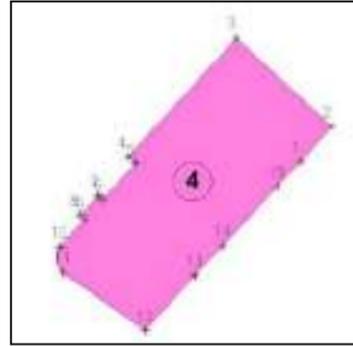
|   | X         | Y          |
|---|-----------|------------|
| 1 | 730001.39 | 4371609.12 |
| 2 | 729995.42 | 4371614.98 |
| 3 | 729992.92 | 4371617.43 |
| 4 | 729982.67 | 4371628.76 |
| 5 | 729989.51 | 4371616.53 |
| 6 | 729994.88 | 4371608.03 |

▪ ZONA 3



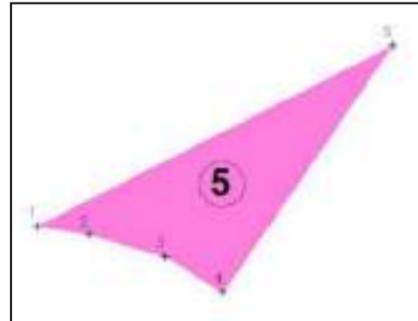
|    | X         | Y          |    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|----|-----------|------------|
| 1  | 729879.33 | 4371796.35 | 30 | 729871.24 | 4371596.77 |
| 2  | 729876.28 | 4371820.42 | 31 | 729869.80 | 4371597.60 |
| 3  | 729871.81 | 4371820.69 | 32 | 729868.78 | 4371598.08 |
| 4  | 729874.53 | 4371785.22 | 33 | 729868.35 | 4371597.85 |
| 5  | 729875.72 | 4371732.66 | 34 | 729868.05 | 4371598.47 |
| 6  | 729874.34 | 4371696.10 | 35 | 729868.12 | 4371598.51 |
| 7  | 729869.69 | 4371657.50 | 36 | 729867.49 | 4371599.55 |
| 8  | 729866.49 | 4371640.79 | 37 | 729866.84 | 4371600.78 |
| 9  | 729863.00 | 4371623.16 | 38 | 729866.27 | 4371602.04 |
| 10 | 729859.02 | 4371609.35 | 39 | 729865.79 | 4371603.34 |
| 11 | 729855.09 | 4371596.46 | 40 | 729865.40 | 4371604.67 |
| 12 | 729851.90 | 4371590.39 | 41 | 729865.10 | 4371606.03 |
| 13 | 729848.23 | 4371583.27 | 42 | 729864.90 | 4371607.40 |
| 14 | 729862.43 | 4371585.67 | 43 | 729864.79 | 4371608.78 |
| 15 | 729868.49 | 4371586.69 | 44 | 729864.78 | 4371610.17 |
| 16 | 729884.28 | 4371588.07 | 45 | 729864.86 | 4371611.55 |
| 17 | 729892.25 | 4371590.38 | 46 | 729865.05 | 4371612.95 |
| 18 | 729894.89 | 4371591.15 | 47 | 729867.09 | 4371619.50 |
| 19 | 729885.71 | 4371589.60 | 48 | 729867.29 | 4371620.15 |
| 20 | 729885.61 | 4371589.94 | 49 | 729868.25 | 4371624.00 |
| 21 | 729882.06 | 4371590.99 | 50 | 729870.26 | 4371632.06 |
| 22 | 729879.07 | 4371591.94 | 51 | 729872.41 | 4371640.65 |
| 23 | 729878.42 | 4371592.16 | 52 | 729875.19 | 4371658.42 |
| 24 | 729877.56 | 4371592.64 | 53 | 729877.54 | 4371676.98 |
| 25 | 729875.14 | 4371594.04 | 54 | 729880.53 | 4371708.91 |
| 26 | 729873.67 | 4371594.89 | 55 | 729881.24 | 4371725.27 |
| 27 | 729873.56 | 4371594.84 | 56 | 729881.38 | 4371752.89 |
| 28 | 729873.03 | 4371595.15 | 57 | 729880.69 | 4371775.00 |
| 29 | 729873.23 | 4371595.54 |    |           |            |

▪ ZONA 4



|    | X         | Y          |
|----|-----------|------------|
| 1  | 730208.42 | 4371481.21 |
| 2  | 730211.61 | 4371484.78 |
| 3  | 730201.91 | 4371493.78 |
| 4  | 730190.84 | 4371481.67 |
| 5  | 730191.61 | 4371481.01 |
| 6  | 730188.33 | 4371477.42 |
| 7  | 730187.88 | 4371477.83 |
| 8  | 730185.99 | 4371475.78 |
| 9  | 730186.45 | 4371475.38 |
| 10 | 730183.90 | 4371472.58 |
| 11 | 730184.20 | 4371470.00 |
| 12 | 730192.62 | 4371464.08 |
| 13 | 730197.62 | 4371469.66 |
| 14 | 730200.56 | 4371472.70 |
| 15 | 730206.04 | 4371478.71 |

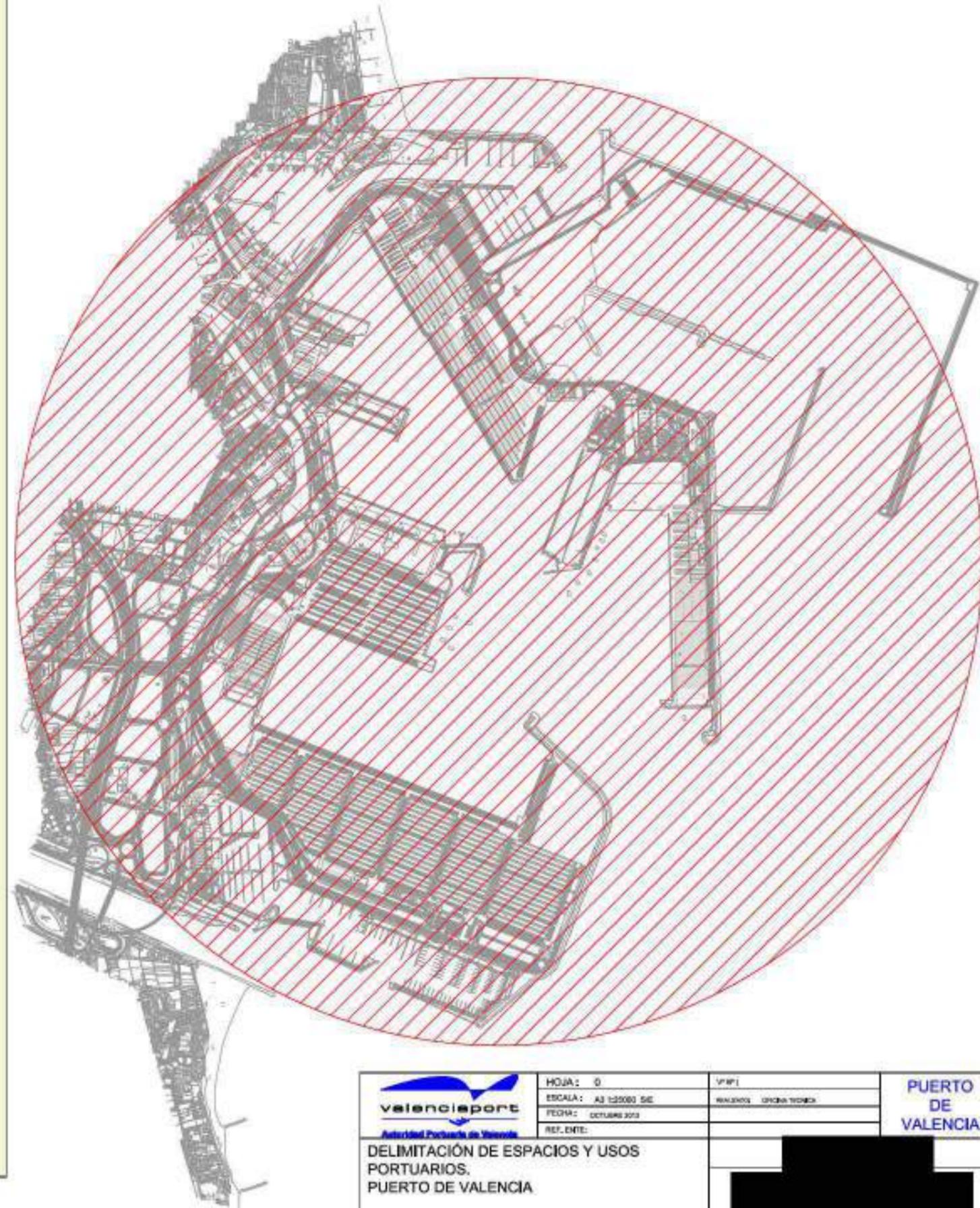
▪ ZONA 5



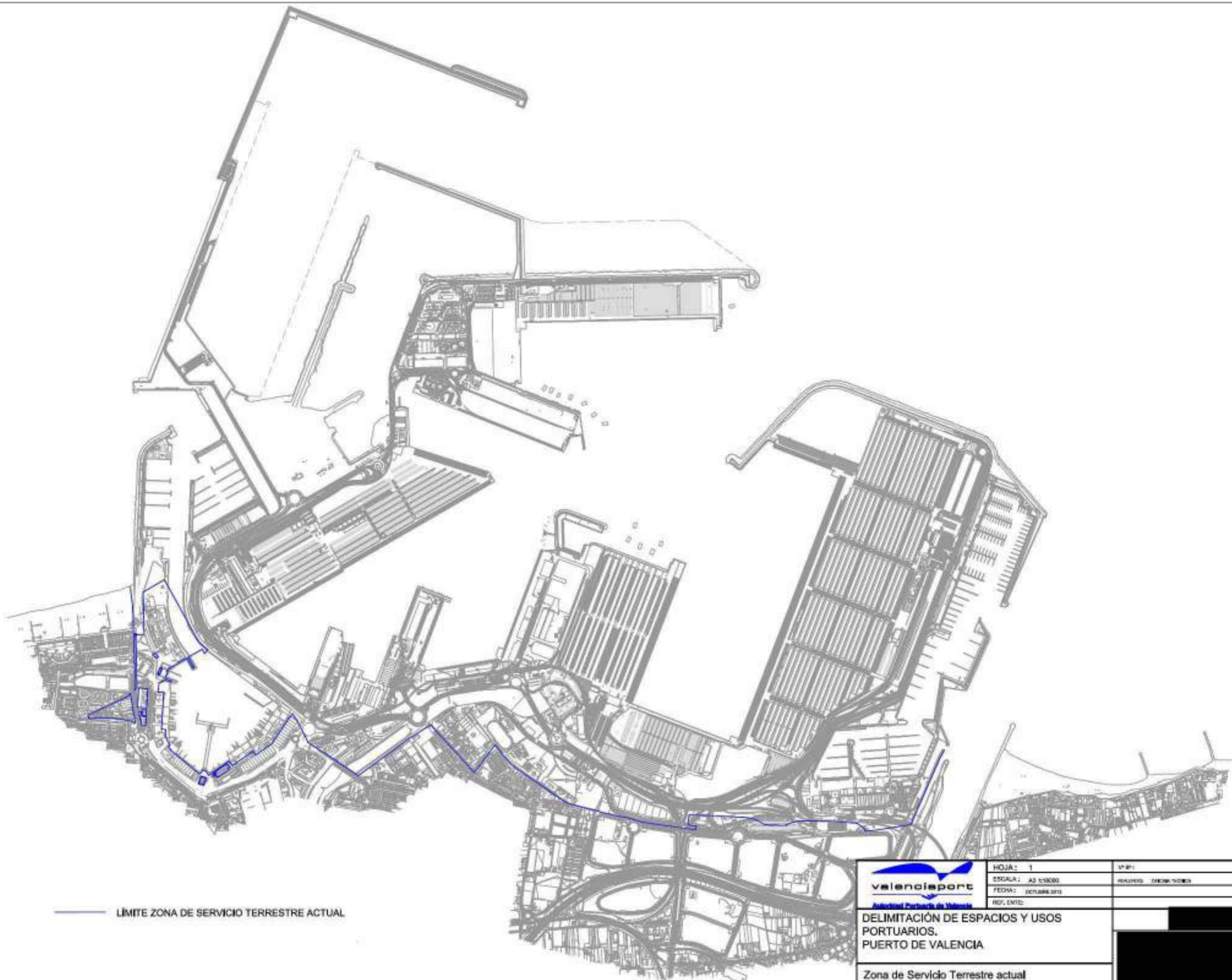
|   | X         | Y          |
|---|-----------|------------|
| 1 | 729819.04 | 4370727.54 |
| 2 | 729824.58 | 4370726.64 |
| 3 | 729832.73 | 4370724.29 |
| 4 | 729838.92 | 4370720.45 |
| 5 | 729856.96 | 4370746.84 |

# III. PLANOS

---



|  |                       |                       |                           |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------|
| <br>Autoridad Portuaria de Valencia | HOJA: 0               | VPM1                  | <b>PUERTO DE VALENCIA</b> |
|  | ESCALA: A3 1:25000 SE | REVISIÓN: 00001/00001 |                           |
|  | FECHA: OCTUBRE 2013   |                       |                           |
|  | REF. EMT:             |                       |                           |
| <b>DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS. PUERTO DE VALENCIA</b>  |                       |                       |                           |
| Plano de situación   |                       |                       |                           |



— LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL



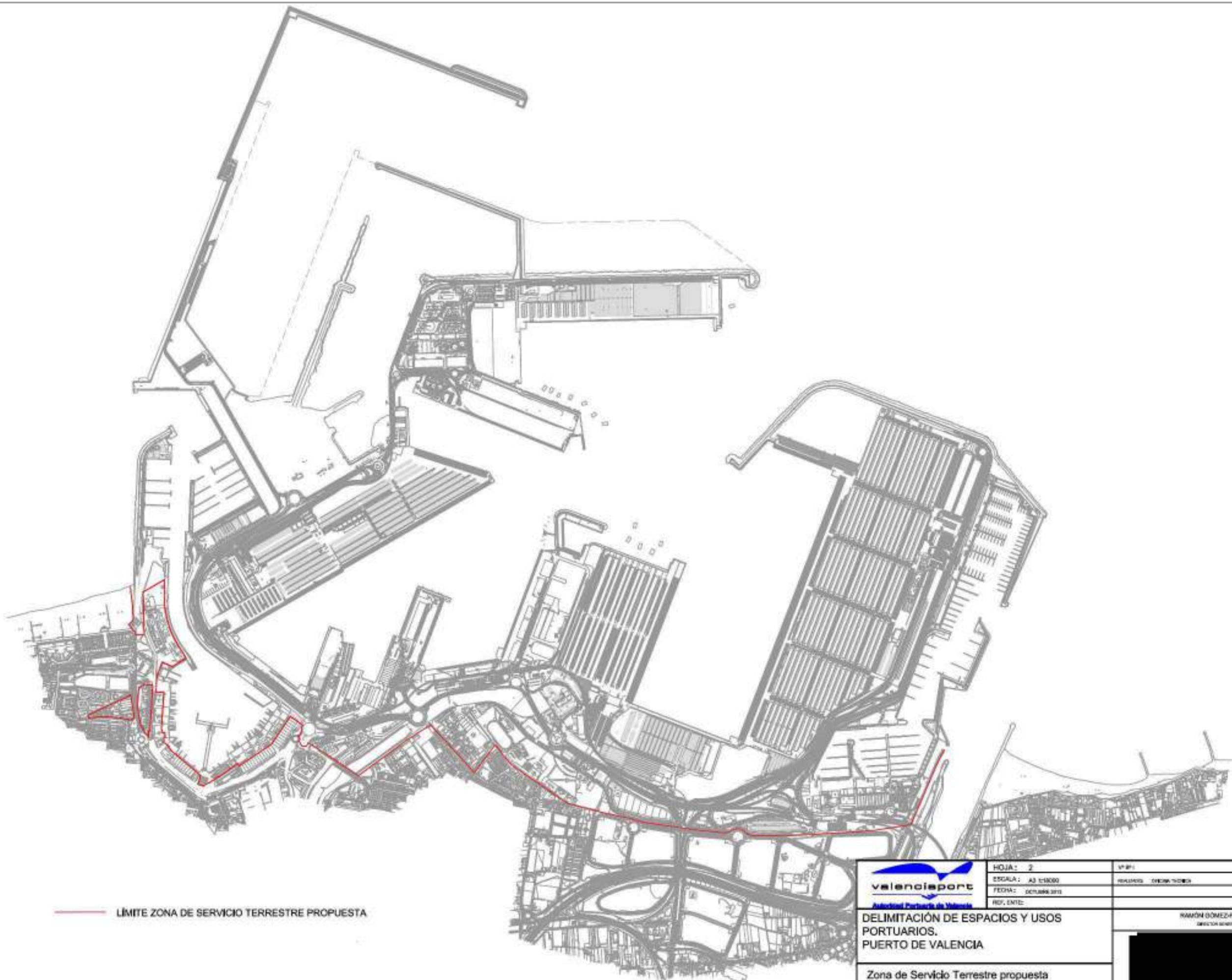
|                     |                         |
|---------------------|-------------------------|
| HOJA: 1             | VP 01                   |
| ESCALA: A3 1:5000   | REALIZADO: DIEGO TORRES |
| FECHA: OCTUBRE 2013 |                         |
| REF. EXTE:          |                         |

**PUERTO  
DE  
VALENCIA**

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS  
PORTUARIOS.  
PUERTO DE VALENCIA

Zona de Servicio Terrestre actual





— LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA



|                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| HOJA: 2             | VP#1               |
| ESCALA: A3 1:5000   | RAMÓN GÓMEZ-FERRER |
| FECHA: OCTUBRE 2013 |                    |
| REF. ENTE:          |                    |

**PUERTO DE VALENCIA**

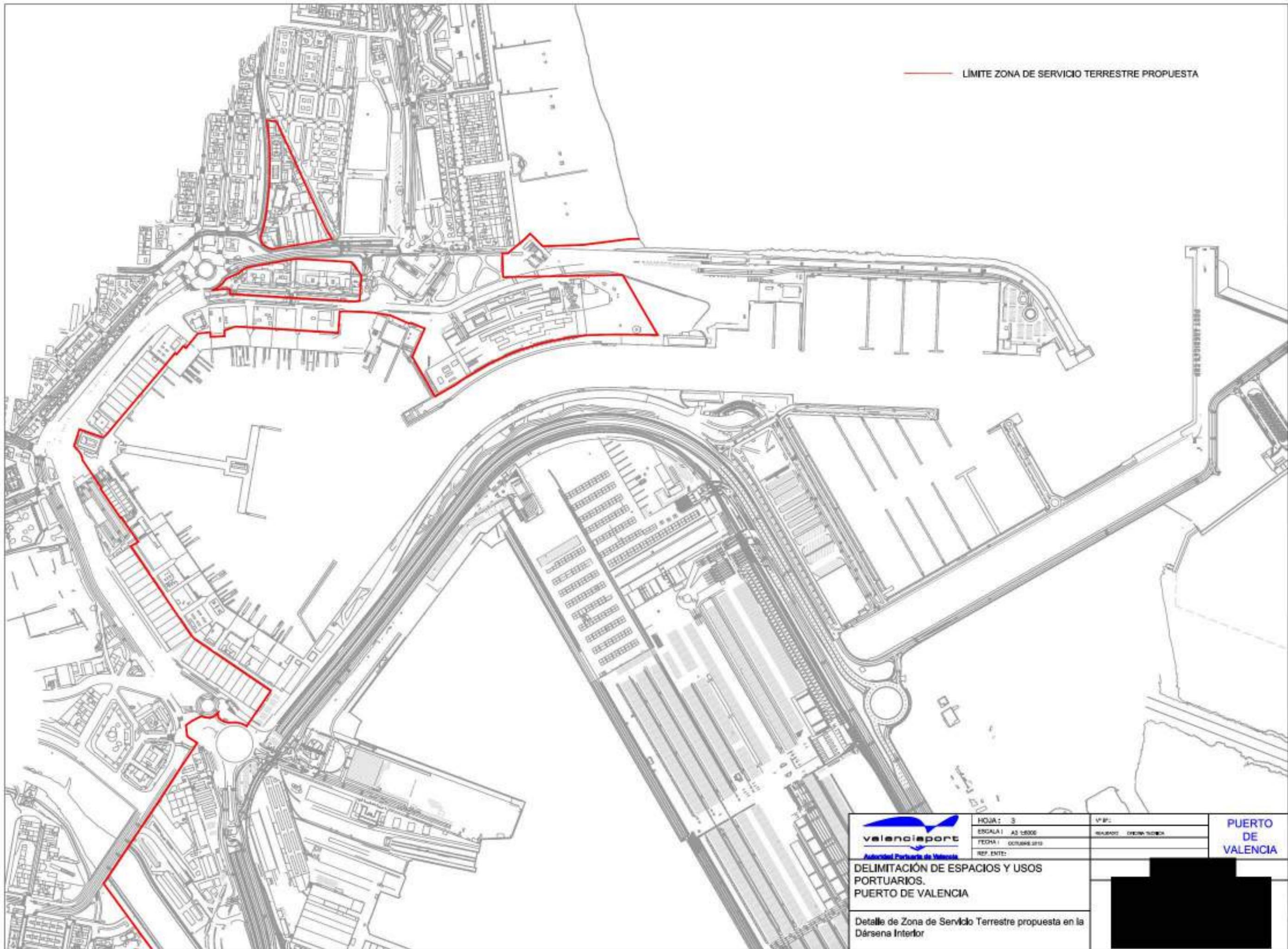
DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.  
PUERTO DE VALENCIA

RAMÓN GÓMEZ-FERRER  
DIRECTOR GENERAL

Zona de Servicio Terrestre propuesta



— LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA



HOJA: 3  
ESCALA: A3 1:5000  
FECHA: OCTUBRE 2012  
REF. ENTE:

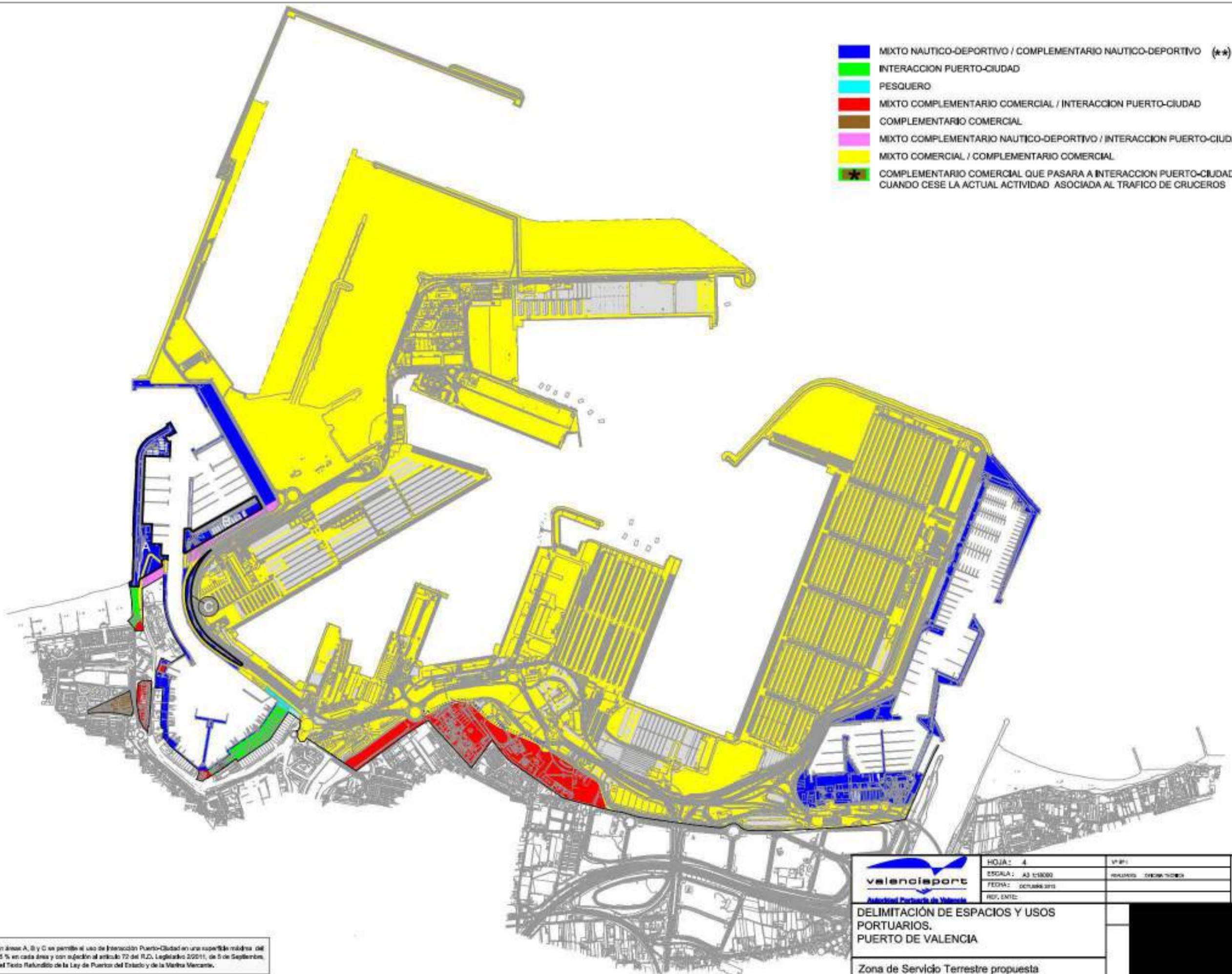
V.P.C.:  
REALIZADO: DIEGO TORRES

PUERTO  
DE  
VALENCIA

DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS  
PORTUARIOS.  
PUERTO DE VALENCIA

Detalle de Zona de Servicio Terrestre propuesta en la  
Dársena Interior

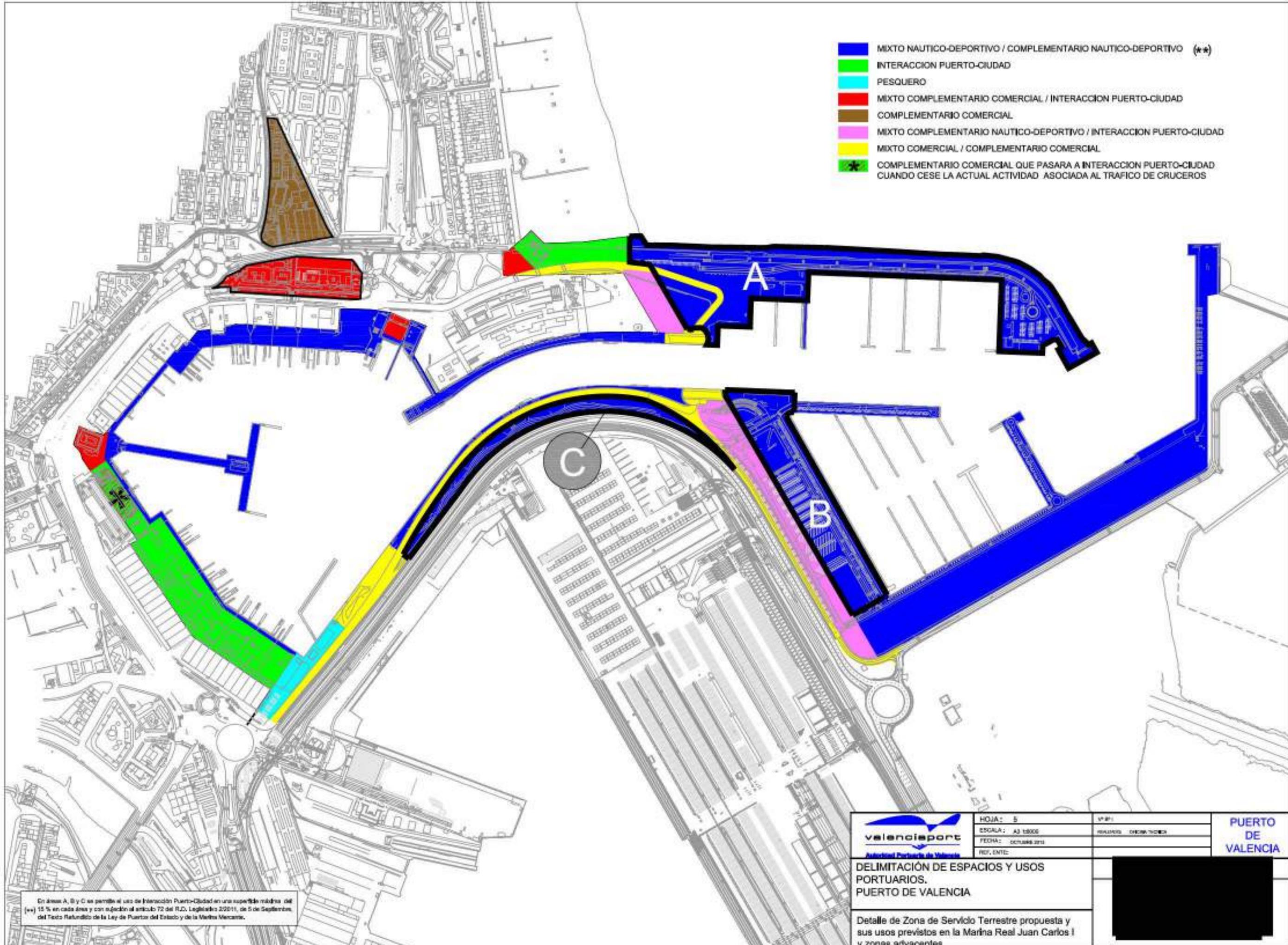
- MIXTO NAUTICO-DEPORTIVO / COMPLEMENTARIO NAUTICO-DEPORTIVO (\*\*)
- INTERACCION PUERTO-CIUDAD
- PESQUERO
- MIXTO COMPLEMENTARIO COMERCIAL / INTERACCION PUERTO-CIUDAD
- COMPLEMENTARIO COMERCIAL
- MIXTO COMPLEMENTARIO NAUTICO-DEPORTIVO / INTERACCION PUERTO-CIUDAD
- MIXTO COMERCIAL / COMPLEMENTARIO COMERCIAL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



En áreas A, B y C se permite el uso de Interacción Puerto-Ciudad en una superficie máxima del (\*\*) 15 % en cada área y con sujeción al artículo 72 del R.D. Legislativo 20211, de 5 de Septiembre, del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

|  |                     |                         |                           |
|--|---------------------|-------------------------|---------------------------|
| <br>Autoridad Portuaria de Valencia | HOJA: 4             | VP#1                    | <b>PUERTO DE VALENCIA</b> |
|  | ESCALA: A3 1:1000   | REALIZADO: DIEGO TORRES |                           |
|  | FECHA: OCTUBRE 2013 |                         |                           |
|  | REV. ENTE:          |                         |                           |
| <b>DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS. PUERTO DE VALENCIA</b>  |                     |                         |                           |
| Zona de Servicio Terrestre propuesta y sus usos previstos  |                     |                         |                           |

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



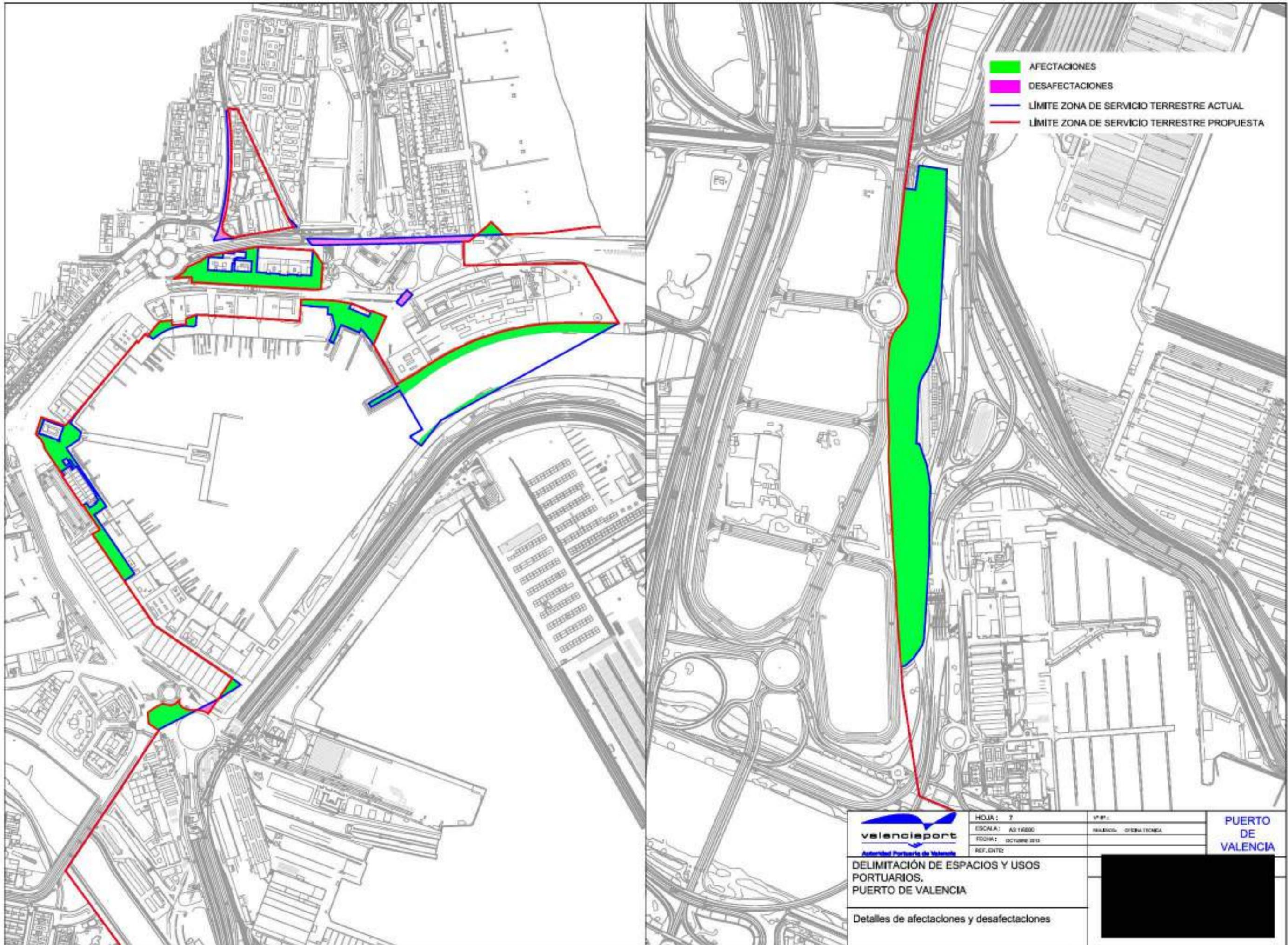
En áreas A, B y C se permite el uso de Interacción Puerto-Ciudad en una superficie máxima del 15 % en cada área y con sujeción al artículo 72 del R.D. Legislativo 2001/11, de 5 de Septiembre, del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

|   |                     |                         |                           |
|---|---------------------|-------------------------|---------------------------|
| <br>Administración Puertos de Valencia | HOJA: 5             | VP#1                    | <b>PUERTO DE VALENCIA</b> |
|   | ESCALA: A3 1:5000   | REALIZADO: DIEGO TORRES |                           |
|   | FECHA: OCTUBRE 2012 |                         |                           |
|   | REV. ENTE:          |                         |                           |
| <b>DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.</b><br><b>PUERTO DE VALENCIA</b>   |                     |                         |                           |
| Detalle de Zona de Servicio Terrestre propuesta y sus usos previstos en la Marina Real Juan Carlos I y zonas adyacentes     |                     |                         |                           |

- AFECTACIONES
- DESAFECTACIONES
- LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL
- LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA

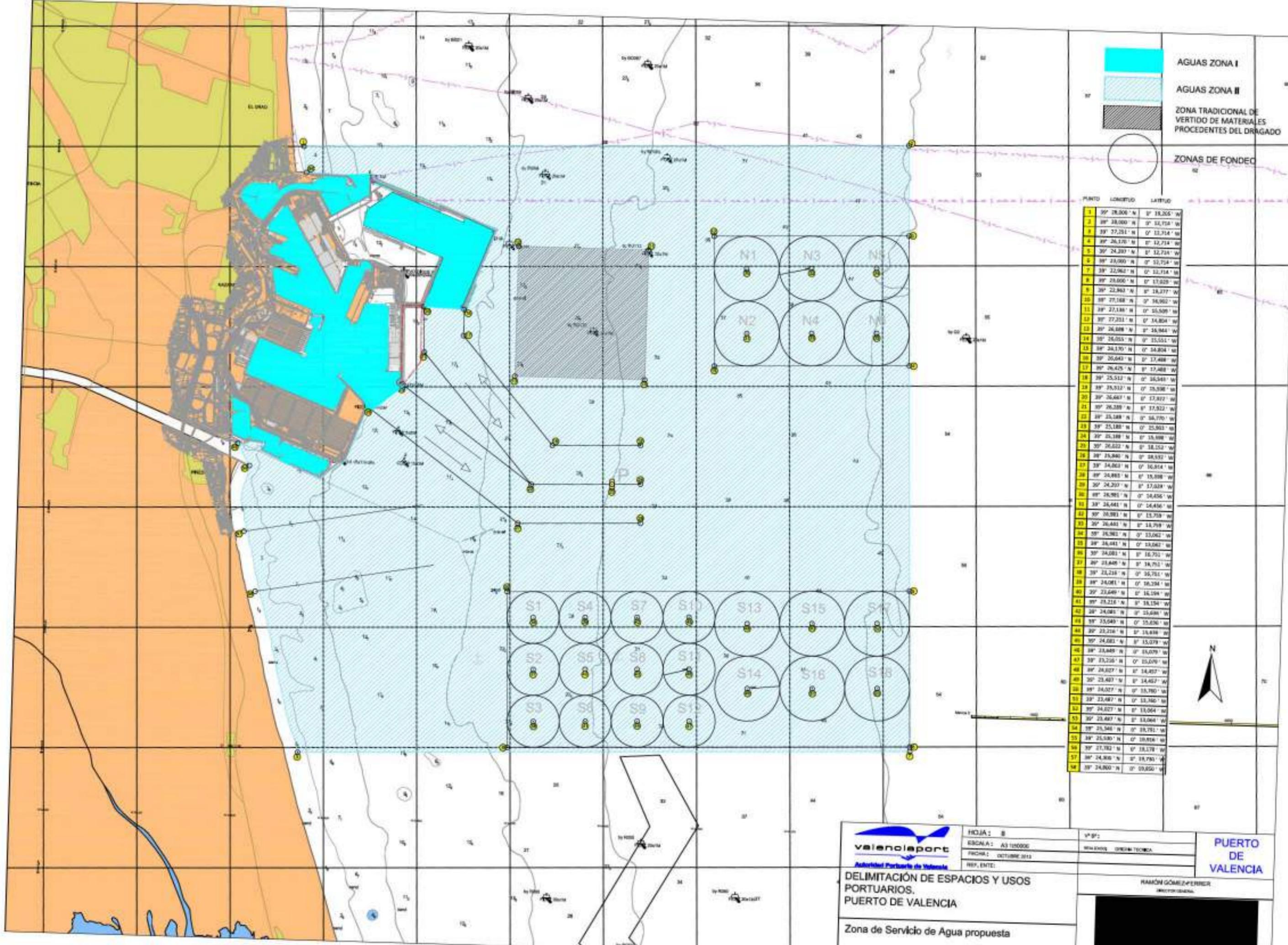


|   |                     |                         |                           |
|---|---------------------|-------------------------|---------------------------|
| <br>Asociación Portuaria de Valencia | HOJA: 6             | V.P.C.:                 | <b>PUERTO DE VALENCIA</b> |
|   | ESCALA: A3 1:1000   | REALIZADO: DIEGO SORICH |                           |
|   | FECHA: OCTUBRE 2010 |                         |                           |
| DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS. PUERTO DE VALENCIA  |                     |                         |                           |
| Afectaciones / Desafectaciones  |                     |                         |                           |



- AFECTACIONES
- DESAFECTACIONES
- LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL
- LÍMITE ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA

|   |                     |                     |                           |
|---|---------------------|---------------------|---------------------------|
| <br><small>Autoridad Portuaria de Valencia</small> | HOJA: 7             | V.P.P.:             | <b>PUERTO DE VALENCIA</b> |
|   | ESCALA: A3 1:600    | PROYECTO: OPERATIVA |                           |
|   | FECHA: OCTUBRE 2011 | REF. DTE:           |                           |
| <b>DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS. PUERTO DE VALENCIA</b>   |                     |                     |                           |
| Detalles de afectaciones y desafectaciones  |                     |                     |                           |



AGUAS ZONA I  
 AGUAS ZONA II  
 ZONA TRADICIONAL DE VERTIDO DE MATERIALES PROCEDENTES DEL DRAGADO  
 ZONAS DE FONDEC

| PUNTO | LONGITUD      | LATITUD      |
|-------|---------------|--------------|
| 1     | 00° 28,006' N | 0° 18,205' W |
| 2     | 00° 28,000' N | 0° 18,104' W |
| 3     | 00° 27,291' N | 0° 17,714' W |
| 4     | 00° 26,170' N | 0° 17,714' W |
| 5     | 00° 24,207' N | 0° 17,714' W |
| 6     | 00° 23,000' N | 0° 17,714' W |
| 7     | 00° 22,962' N | 0° 17,714' W |
| 8     | 00° 23,000' N | 0° 17,020' W |
| 9     | 00° 22,962' N | 0° 16,327' W |
| 10    | 00° 27,168' N | 0° 16,902' W |
| 11    | 00° 27,168' N | 0° 16,509' W |
| 12    | 00° 27,231' N | 0° 16,804' W |
| 13    | 00° 26,688' N | 0° 16,904' W |
| 14    | 00° 26,055' N | 0° 15,551' W |
| 15    | 00° 24,170' N | 0° 14,804' W |
| 16    | 00° 26,643' N | 0° 17,488' W |
| 17    | 00° 26,475' N | 0° 17,488' W |
| 18    | 00° 25,512' N | 0° 16,548' W |
| 19    | 00° 25,512' N | 0° 16,308' W |
| 20    | 00° 26,467' N | 0° 17,872' W |
| 21    | 00° 26,289' N | 0° 17,872' W |
| 22    | 00° 25,188' N | 0° 16,770' W |
| 23    | 00° 25,188' N | 0° 16,901' W |
| 24    | 00° 25,188' N | 0° 16,908' W |
| 25    | 00° 26,022' N | 0° 18,152' W |
| 26    | 00° 25,840' N | 0° 18,937' W |
| 27    | 00° 24,803' N | 0° 16,814' W |
| 28    | 00° 24,803' N | 0° 16,508' W |
| 29    | 00° 24,207' N | 0° 17,020' W |
| 30    | 00° 26,901' N | 0° 14,406' W |
| 31    | 00° 26,901' N | 0° 14,106' W |
| 32    | 00° 26,901' N | 0° 13,709' W |
| 33    | 00° 26,441' N | 0° 14,799' W |
| 34    | 00° 26,901' N | 0° 13,062' W |
| 35    | 00° 26,441' N | 0° 13,062' W |
| 36    | 00° 24,001' N | 0° 16,751' W |
| 37    | 00° 23,649' N | 0° 16,751' W |
| 38    | 00° 23,218' N | 0° 16,751' W |
| 39    | 00° 24,001' N | 0° 16,294' W |
| 40    | 00° 23,649' N | 0° 16,104' W |
| 41    | 00° 23,218' N | 0° 16,104' W |
| 42    | 00° 24,001' N | 0° 15,646' W |
| 43    | 00° 23,549' N | 0° 15,646' W |
| 44    | 00° 23,218' N | 0° 15,646' W |
| 45    | 00° 24,001' N | 0° 15,079' W |
| 46    | 00° 23,649' N | 0° 15,079' W |
| 47    | 00° 23,218' N | 0° 15,079' W |
| 48    | 00° 24,027' N | 0° 14,407' W |
| 49    | 00° 23,607' N | 0° 14,407' W |
| 50    | 00° 24,027' N | 0° 13,760' W |
| 51    | 00° 23,607' N | 0° 13,760' W |
| 52    | 00° 24,027' N | 0° 13,064' W |
| 53    | 00° 23,607' N | 0° 13,064' W |
| 54    | 00° 23,549' N | 0° 13,781' W |
| 55    | 00° 23,500' N | 0° 13,916' W |
| 56    | 00° 27,782' N | 0° 15,178' W |
| 57    | 00° 24,306' N | 0° 14,793' W |
| 58    | 00° 24,800' N | 0° 15,850' W |

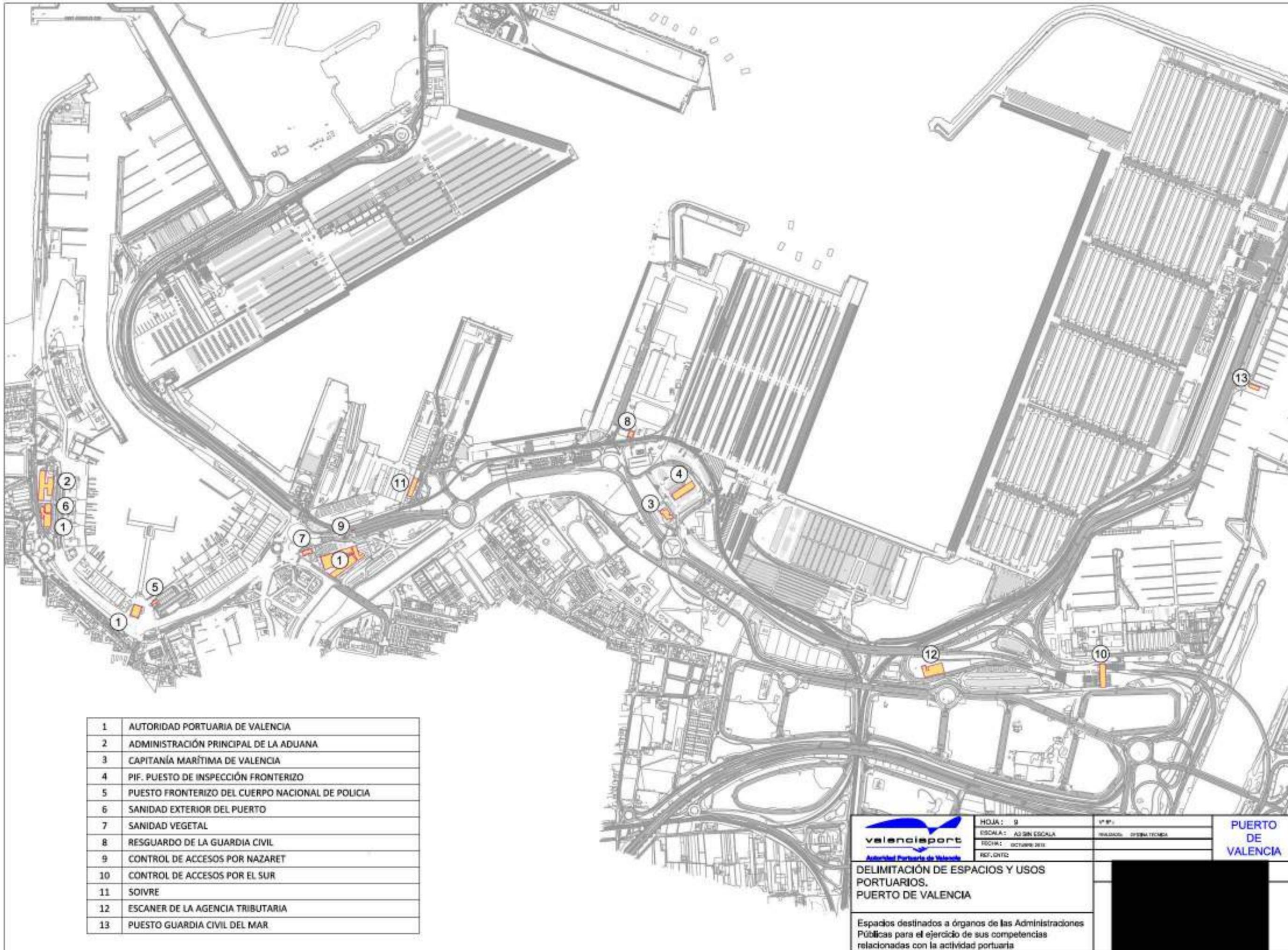


**DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.**  
**PUERTO DE VALENCIA**  
 Zona de Servicio de Agua propuesta

HOJA: 8  
 ESCALA: A3 1:5000  
 FECHA: OCTUBRE 2013  
 REP. ENTE:

Vº Pº:  
 RAMÓN GÓMEZ-FERRER  
 DIRECTOR GENERAL

**PUERTO DE VALENCIA**



|    |  |
|----|--|
| 1  | AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA                  |
| 2  | ADMINISTRACIÓN PRINCIPAL DE LA ADUANA            |
| 3  | CAPITANÍA MARÍTIMA DE VALENCIA                   |
| 4  | PIF. PUESTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZO             |
| 5  | PUESTO FRONTERIZO DEL CUERPO NACIONAL DE POLICIA |
| 6  | SANIDAD EXTERIOR DEL PUERTO                      |
| 7  | SANIDAD VEGETAL                                  |
| 8  | RESGUARDO DE LA GUARDIA CIVIL                    |
| 9  | CONTROL DE ACCESOS POR NAZARET                   |
| 10 | CONTROL DE ACCESOS POR EL SUR                    |
| 11 | SOIVRE   |
| 12 | ESCANER DE LA AGENCIA TRIBUTARIA                 |
| 13 | PUESTO GUARDIA CIVIL DEL MAR                     |

|  |                        |                      |                           |
|--|------------------------|----------------------|---------------------------|
| <br>Autoridad Portuaria de Valencia                     | HOJA : 9               | Vº Nº:               | <b>PUERTO DE VALENCIA</b> |
|  | ESCALA : A2 SIN ESCALA | FECHA : OCTUBRE 2011 |                           |
| <b>DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS. PUERTO DE VALENCIA</b>  |                        |                      |                           |
| Espacios destinados a órganos de las Administraciones Públicas para el ejercicio de sus competencias relacionadas con la actividad portuaria |                        |                      |                           |