



# PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SAGUNTO

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

SEPTIEMBRE 2002

MODIFICADO EN DICIEMBRE DE 2004

## ÍNDICE GENERAL

### CAPÍTULO I. MEMORIA INICIAL ..... 4

1.0. ANTECEDENTES.....	5
1.1. INTRODUCCIÓN .....	6
1.1.1. Objeto .....	6
1.1.2. Justificación.....	6
1.1.3. Contenido .....	6
1.1.4. El Puerto de Sagunto .....	9
1.2. ANTECEDENTES.....	10
1.2.1. Origen y evolución .....	10
1.2.2. Etapas de planificación.....	12
1.2.2.1. Master Plan del Puerto de Sagunto de 1990.....	12
1.2.2.2. Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sagunto de 1990 .....	12
1.2.2.3. Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto .....	12
1.2.2.4. Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto de 199814	
1.2.2.5. Proyecto de ampliación.....	15
1.3. ANÁLISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD .....	16
1.3.1. Situación.....	16
1.3.2. Características técnicas.....	16
1.3.3. Accesos y Comunicaciones .....	21
1.3.4. Tráfico .....	23
1.3.4.1. Características .....	23
1.3.4.2. Evolución.....	25
1.3.5. Descripción de las actividades desarrolladas en el puerto .....	28
1.3.5.1. Actividad comercial.....	28
1.3.5.2. Actividades logísticas e industriales .....	29
1.3.5.3. Actividades complementarias.....	29
1.3.5.4. Actividades pesqueras.....	30
1.3.6. Capacidad de las instalaciones actuales .....	30
1.3.7. Concesiones y Autorizaciones .....	31
1.3.8. Zona de Servicio vigente.....	35

1.3.8.1. Superficie terrestre .....	35
1.3.8.2. Superficie de agua .....	36
1.3.9. Entorno territorial .....	38
1.3.9.1. Parc Sagunt.....	38
1.3.9.2. Ciudad de las Artes Escénicas.....	42
1.4. PREVISIÓN DE TRÁFICO .....	43
1.5. NECESIDADES FUTURAS Y AMPLIACIONES PREVISIBLES	46
1.5.1. Actividad comercial .....	46
1.5.2. Actividades complementarias.....	49
1.5.3. Actividades pesqueras .....	50
1.5.4. Actividades náutico-deportivas .....	50
1.5.5. Accesos y Comunicaciones .....	50
1.5.5.1. Carretera .....	50
1.5.5.2. Ferrocarril.....	52
1.6. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO .....	53
1.6.1. Zona de Servicio terrestre.....	53
1.6.2. Zona de Servicio de agua .....	54
1.7. ANÁLISIS PORMENORIZADO DE CADA ÁREA .....	56
1.8. NUEVA DELIMITACIÓN Y DESAFECTACIÓN DE UNA PARCELA DE LA ZONA DE SERVICIO .....	60
1.9. EFECTOS, VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DEL P.U.E.P.....	62
1.10. CONCLUSIONES .....	64

### ANEJOS A LA MEMORIA INICIAL..... 65

ANEJO 1.1.- Plano de zonas del Master Plan
ANEJO 1.2.- Plano del Proyecto de Zona de Servicio
ANEJO 1.3.- Planos del Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto
ANEJO 1.4.- Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto
ANEJO 1.5.- Ciudad de las Artes Escénicas
ANEJO 1.6.- Terrenos objeto de permuta

## ÍNDICE DE TABLAS DE LA MEMORIA INICIAL

TABLA 1: CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO.....	16
TABLA 2: MUELLES Y ATRAQUES .....	16
TABLA 3: DISTRIBUCIÓN DE LA SUPERFICIE TERRESTRE .....	18
TABLA 4: GRÚAS DE MUELLE .....	19
TABLA 5: GRÚAS AUTOMÓVILES .....	19
TABLA 6: REMOLCADORES .....	20
TABLA 7: RELACIÓN DE FAROS Y BALIZAS.....	20
TABLA 8: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO (1988-2001).....	23
TABLA 9: EVOLUCIÓN DEL MOVIMIENTO TOTAL DE TONELADAS (1988-2001) .....	25
TABLA 10: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO SEGÚN NATURALEZA Y USO (1988-2001).....	27
TABLA 11: CONCESIONES .....	31
TABLA 12: AUTORIZACIONES .....	33
TABLA 13: PREVISIÓN DE TRÁFICO SEGÚN NATURALEZA Y USO (2002-2009).....	45

## ÍNDICE DE FIGURAS DE LA MEMORIA INICIAL

FIGURA 1: ESQUEMA DE LA AMPLIACIÓN PREVISTA INICIALMENTE .....	15
FIGURA 2: ESQUEMA DE LA AMPLIACIÓN PREVISTA MODIFICADA PARA LA REGASIFICADORA .....	15
FIGURA 3: MUELLES ACTUALES DEL PUERTO .....	17
FIGURA 4: PLANTA ESQUEMÁTICA DE FAROS Y BALIZAMIENTO .....	20
FIGURA 5: ACCESOS TERRESTRES .....	22
FIGURA 6: DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS SEGÚN ESTRUCTURA DEL TRÁFICO AÑO 2001 .....	24
FIGURA 7: DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS SEGÚN FORMA DE PRESENTACIÓN AÑO 2001 .....	24
FIGURA 8: DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS SEGÚN GRUPOS AÑO 2001.....	24
FIGURA 9: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO SEGÚN FORMA DE PRESENTACIÓN (1988-2001) .....	26
FIGURA 10: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR GRUPOS DE MERCANCÍAS (1988-2001) .....	26
FIGURA 11: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES.....	34
FIGURA 12: PARC SAGUNT .....	41
FIGURA 13: RESUMEN DE PREVISIONES DEL PUERTO DE SAGUNTO (2002-2009).....	44
FIGURA 14: PREVISIONES DEL PUERTO DE SAGUNTO SEGÚN GRUPOS DE MERCANCÍA (2002-2009) .....	44
FIGURA 15: ESQUEMA DE LA AMPLIACIÓN CON LOS NUEVOS MUELLES .....	48
FIGURA 16: ACCESO NORTE A VALENCIA.....	52
FIGURA 17: UBICACIÓN DE LA REGASIFICADORA.....	54
FIGURA 18: TERRENOS OBJETO DE DESAFECTACIÓN Y PERMUTA .....	61

## CAPÍTULO II. PLANOS INICIALES

- 2.1. Plano de situación
- 2.2. Delimitación de la Zona de Servicio terrestre actual
- 2.3. Delimitación Provisional de la Zona de Servicio de agua actual
- 2.4. Delimitación de la Zona de Servicio terrestre propuesta
- 2.5. Delimitación de la Zona de Servicio de agua propuesta
- 2.6. Delimitación de usos
  - 2.6.1. Área 1
  - 2.6.2. Área 2
  - 2.6.3. Área 3
  - 2.6.4. Área 4
  - 2.6.5. Área 5
  - 2.6.6. Área 6
  - 2.6.7. Área 7
  - 2.6.8. Área 8
  - 2.6.9. Área 9
  - 2.6.10. Área 10
- 2.7. Ordenación de usos de los espacios portuarios
- 2.8. Parcela objeto de desafectación

## **CAPÍTULO III. ADAPTACIÓN A LA LEY 48/2003 DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL**

### 3.1. OBJETO

### 3.2. INTRODUCCIÓN

#### 3.2.1. Objeto

#### 3.2.2. Justificación

#### 3.2.3. Contenido

#### 3.2.4. El dominio público portuario

### 3.3. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

#### 3.3.1. Zona de Servicio terrestre

#### 3.3.2. Zona de Servicio de agua

### 3.4. ANÁLISIS PORMENORIZADO DE CADA ÁREA

### 3.5. NUEVA DELIMITACIÓN Y DESAFECTACIÓN DE UNA PARCELA DE LA ZONA DE SERVICIO

### 3.6. MODIFICACIÓN DEL P.U.E.P.

## **CAPÍTULO IV. PLANOS DE ADAPTACIÓN A LA LEY 48/2003 DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL**

### 4.1. Delimitación de la Zona de Servicio terrestre propuesta

### 4.2. Delimitación de la Zona de Servicio de agua propuesta

### 4.3. Delimitación de áreas funcionales

### 4.4. Ordenación de usos de los espacios portuarios

### 4.5. Parcela objeto de desafectación

# CAPÍTULO I. MEMORIA INICIAL

## 1.0. ANTECEDENTES

La Autoridad Portuaria de Valencia redactó en 2002 el documento Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (P.U.E.P.) del Puerto de Sagunto de conformidad con la prescripción recogida en el artículo 15.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y su posterior modificación, la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El Consejo de Administración de la APV en la sesión celebrada el 26 de septiembre de 2002 acordó, a la vista del documento presentado, y, a propuesta de la Dirección, autorizar la iniciación de los trámites necesarios para la aprobación final del P.U.E.P. del Puerto de Sagunto por el Ministerio de Fomento.

El proceso de tramitación comenzó solicitando informe a los organismos públicos pertinentes e iniciando el trámite de información pública del documento en cuestión.

Transcurridos los plazos legales establecidos para la emisión de informes y presentación de alegaciones, los Servicios Técnicos de la Autoridad Portuaria de Valencia han analizado la documentación recibida para ver si la misma debía producir o no cambios en el documento inicial sometido a información pública.

Como resultado de lo anterior, la Autoridad Portuaria de Valencia generó un nuevo ejemplar del P.U.E.P. así como un documento denominado “TRAMITACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE SAGUNTO”, ambos fechados en febrero de 2004 y sometidos al análisis de los Servicios Técnicos de Puertos del Estado.

El documento que ahora se somete a tramitación es resultado de estos últimos análisis de los Servicios Técnicos de Puertos del Estado.

Además y dado que, durante el periodo transcurrido desde la iniciación de la tramitación del P.U.E.P. ha entrado en vigor la Ley 48/2003 de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General, y dado que dicha Ley modifica alguno de los aspectos contenidos en los Planes de Utilización de los Espacios Portuarios, se ha aprovechado para adaptarlo a dicha Ley; ahora bien, puesto que las modificaciones no eran sustanciales y puesto que la tramitación lleva dos años en curso, se ha optado de común acuerdo con Puertos del Estado, en mantener íntegramente el documento que se sometió a información pública (con las modificaciones a las que se ha hecho referencia anteriormente) e incluir al final del mismo unos **Capítulos III y IV específicamente que recogen la ADAPTACIÓN A LA LEY 48/2003 DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL en el que figuran las determinaciones y planos que se someten a aprobación.** Estas determinaciones y planos son básicamente iguales a los que se sometieron a información pública pero con las denominaciones de la nueva Ley y son los que en este momento se someten a aprobación por parte del Ministerio de Fomento.

## 1.1. INTRODUCCIÓN

### 1.1.1. Objeto

El objeto del presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios es servir de base para determinar las superficies, tanto de tierra como de agua, que formarán la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto, incluyendo los usos previstos en las diferentes zonas del puerto y la justificación o conveniencia de los mismos, teniendo en cuenta las necesidades actuales y las que se prevén para el futuro.

### 1.1.2. Justificación

El presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Sagunto se redacta de conformidad con la prescripción recogida en el artículo 15.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y su posterior modificación, la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El P.U.E.P. se perfila en el referido artículo como el instrumento adecuado para la delimitación de la Zona de Servicio del puerto. De acuerdo con el artículo 15.1, tal delimitación corresponde, en los puertos de competencia estatal, al Ministerio de Fomento, a propuesta de la Autoridad Portuaria correspondiente, según el artículo 15.2.

### 1.1.3. Contenido

Respecto al concepto de Zona de Servicio y al contenido del P.U.E.P., los citados artículos 15.2 y 15.1 indican, respectivamente, que el P.U.E.P. *“incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de los mismos”* y que la *“zona de servicio [...] incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus*

*actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria”*.

En relación con distintos aspectos relativos al contenido de los P.U.E.P., la Secretaría General del Ente Público Puertos del Estado remitió a las distintas autoridades portuarias el documento “Criterios sobre el contenido, documentación, efectos, vigencia y modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios”, de fecha 22 de marzo de 1995. Estos criterios han sido la base sobre la que se ha redactado el presente P.U.E.P. del Puerto de Sagunto.

En el referido documento se establece una clasificación conceptual general de usos contemplándose dos niveles: el **uso básico** portuario del área y **los usos específicos o categorías**. El uso básico es el que marca el uso genérico del área de que se trate, alcanzándose mayor definición a través de los usos específicos que, en principio, tienen carácter meramente indicativo.

Varios de los artículos de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre y su posterior modificación, la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, permiten la identificación de distintos **usos básicos** portuarios que es posible desarrollar en las superficies de tierra y agua que constituyen la Zona de Servicio.

A continuación se describen seis usos básicos para la **parte terrestre de la Zona de Servicio**:

#### **Uso comercial**

Según queda recogido en el artículo 3.1 de la ley, 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*". Por el artículo 3.2 se incorpora a 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"*.

Vinculados fundamentalmente al uso básico definido en el artículo 3.1, y en función de la forma de presentación de la mercancía, pueden introducirse los usos específicos de graneles líquidos, graneles sólidos y mercancía general. Éstos, a su vez, son susceptibles de mayor especificación si se contempla, por ejemplo, la forma de manipulación, especificaciones de las instalaciones o particularidades de las mercancías movidas.

En el artículo 15.6 se indica que *"Dentro de la zona de servicio de los puertos comerciales podrán realizarse, además de las actividades comerciales portuarias, las 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, de conformidad con las determinaciones de la ordenación del espacio portuario y del planeamiento."*

#### **□ Uso pesquero**

Tal como se cita en el artículo 3.3 de la ley, *"Las operaciones de descarga y manipulación de 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 párrafo siguiente.

#### **□ Uso náutico-deportivo**

Contemplado en el artículo 3.6 al indicarse que *"Los puertos comerciales que dependan de la Administración 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."*

Por otro lado, en la Disposición Adicional decimoséptima de la ley se dice: *"Los espacios pesqueros y los destinados a usos náutico-deportivos, a que se refiere el apartado 6 del artículo 3 de esta Ley, podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de utilización de los espacios portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede causar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación."*

#### **□ Uso complementario**

En la definición del concepto de Zona de Servicio, el artículo 15.1 contempla la incorporación, en su delimitación, de las superficies destinadas a *"tareas complementarias"* a las actividades propias del puerto. Por otro lado, en el segundo párrafo del artículo 3.6, se añade que los puertos comerciales dependientes de la Administración del Estado *"podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementario de la actividad esencial, o a equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y*

*exposiciones, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario”.*

Este uso es de particular interés en el documento que se redacta por cuanto hay áreas cuyo destino final será su cesión al Ayuntamiento de Sagunto que, previsiblemente, destinará las mismas a los usos culturales o recreativos que cita la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Se refiere a dicho uso en el documento como uso complementario público.

#### □ **Uso de reserva**

La definición del concepto de Zona de Servicio del artículo 15.1 incluye “...los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.”.

Respecto a la **parte de agua de la Zona de Servicio**, el artículo 15.7 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante recoge que deben contemplarse dos zonas:

□ “**Zona I**, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de reviro, donde no existan éstos.”

□ “**Zona II**, o exterior de las aguas portuarias, que abarcará las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto correspondiente y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria.”

Por otra parte conviene recordar el contenido del Título II de las Leyes 27/1992 y 62/1997 que desarrolla los aspectos de la gestión del dominio público portuario y, en concreto, lo recogido en el artículo 55 bajo el epígrafe “**Actividades, instalaciones y construcciones permitidas**”:

*“1. En la zona de servicio de los puertos, sólo podrán llevarse a cabo las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los usos portuarios y con los fines propios de las Autoridades Portuarias.*

*2. En concreto, quedan 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.*

*A estos efectos, no se consideran publicidad los carteles informativos y los rótulos de establecimientos o Empresas autorizados por la Autoridad Portuaria.*

*Excepcionalmente, y por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, el Consejo de Ministros podrá autorizar instalaciones hoteleras en aquellos espacios de los puertos de interés general que estén destinados a las actividades complementarias a que se refiere el apartado 6 del artículo 3, siempre y cuando tales usos hoteleros se acomoden al plan especial o instrumento equivalente referido en el artículo 18. En ningún caso, las Autoridades Portuarias podrán participar directa o indirectamente en la explotación o gestión de las instalaciones hoteleras, de conformidad con lo previsto en artículo 37.1.(q).*

*3. El régimen de prohibiciones establecido en la Ley de Costas para la utilización del dominio público marítimo-terrestre no resultará de aplicación a las instalaciones y actividades a realizar en el dominio público portuario.”.*

1.1.4. El Puerto de Sagunto



MAYO DE 2000

## 1.2. ANTECEDENTES

### 1.2.1. Origen y evolución

El Puerto marítimo de Sagunto tiene su origen en la autorización administrativa que se otorgó a la Compañía Minera de Sierra Menera en 1902. El 11 de agosto de ese año se autoriza a esta compañía a construir un embarcadero en la playa de Sagunto para la carga de minerales procedentes de sus minas de Ojos Negros y Setiles (Teruel). En su cláusula 6ª, *“se concede a la Compañía los terrenos de playa inmediatos al embarcadero, en la longitud de 400 metros a cada lado del mismo, quedando éstos sometidos a la servidumbre de salvamento y vigilancia y litoral que previene la Ley de Puertos”*.

Posteriormente, por una R.O. de 27 de marzo de 1913, se amplía la zona de la concesión con una parcela de terreno en forma de trapecio mixtilíneo situado en la zona marítimo-terrestre al Sur del embarcadero (a continuación del concedido por R.O. de 11 de agosto de 1902) comprendido entre la línea de costa, un camino paralelo a ésta y dos normales a la misma distantes entre sí 400 metros.

El 22 de febrero de 1923 se aprueba una R.O. en la que se transfieren las anteriores concesiones por parte de Sierra Menera a la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo, quedando subrogada la entidad concesionaria en todos los derechos y obligaciones de la entidad cedente.

A partir de este momento se suceden las obras y permisos de ampliación de los terrenos portuarios y adyacentes para la construcción de la planta siderúrgica. De este modo, en 1923, se amplía el embarcadero y en 1931 se autoriza a la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo la construcción de un muelle de costa y

dragado. También se aprueba un cambio de aprovechamiento, destinando los terrenos a las instalaciones de la siderurgia.

En 1940 Altos Hornos de Vizcaya adquiere la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo y en 1948 se autoriza a esta empresa la ocupación de unos terrenos de la zona marítimo-terrestre de la playa de Sagunto lindantes con los que por concesiones anteriores disfruta dicha sociedad, para ampliar sus instalaciones. Las obras a realizar consisten en el tendido de una vía férrea y el terraplenado de toda la superficie solicitada con las escorias producidas en la factoría.

En 1950 se ceden a Altos Hornos de Vizcaya las antiguas concesiones y se les autoriza a ampliar las obras marítimas y terrestres del Puerto de Sagunto, condicionándolas para uso exclusivo de la sociedad y sometiéndolas al condicionado de las concesiones anteriores. Las obras consistían en la prolongación del dique de escollera.

Hasta 1974 se van produciendo diversas legalizaciones y autorizaciones de ocupaciones de terrenos por parte de A.H.V., que van configurando el puerto actual. En ese año, en concreto el 25 de enero, se autoriza a Sierra Menera la construcción y explotación de las obras comprendidas en el “Proyecto de Pantalán” para cargadero de minerales en la playa y mar litoral de Sagunto. Esta concesión, otorgada por un plazo de 30 años, estaba destinada a embarcar mercancías propias de la empresa titular.

Dos años más tarde se transfieren a Altos Hornos del Mediterráneo, por parte de Altos Hornos de Vizcaya, el conjunto de concesiones que componen las instalaciones portuarias de Sagunto y, al año siguiente, en la O.M. de 22 de julio de 1977, se autoriza la construcción de un muelle de atraque como ampliación de las instalaciones portuarias de Sagunto.

En la orden anterior se recoge una resolución fundamental, ya que pone orden en todo el expediente de cesiones, autorizaciones y concesiones que se venía arrastrando desde 1902. De este modo, se anulan las R.R.O.O. y O.O.M.M. que hacían referencia a concesiones y ampliaciones y se someten las obras y ocupaciones autorizadas por ellas a los términos descritos en la última O.M.

En abril de 1978 se apueban tres O.O.M.M. diferentes que autorizan la construcción de los canales Norte y Sur, desembocaduras, caminos y cerramiento, un almacén para productos siderúrgicos y una explanada de depósito formada y defendida a base de dos diques de escollera, adosada al exterior del contradique del puerto.

En el Real Decreto 989/82 de 14 de mayo se declara el Puerto de Sagunto como de interés general, y en el Real Decreto 2.100/85 de 23 de octubre se modifica el ámbito de actuación de determinados puertos de interés general y, en su artículo 2º, extiende el ámbito de actuación del Puerto Autónomo de Valencia al Puerto de Sagunto, sin perjuicio de las concesiones y autorizaciones existentes dentro de éstos.

El 7 de enero de 1986 se procedió a la firma del Acta de Entrega de las funciones, patrimonio, derechos y obligaciones de los puertos de Gandía y Sagunto al Puerto Autónomo de Valencia.

El 30 de septiembre de 1986 se suscribe un acuerdo entre Altos Hornos del Mediterráneo (A.H.M.) y el Puerto Autónomo de Valencia (P.A.V.) por el que ambas entidades regulan sus actuaciones mutuas en el ámbito del Puerto de Sagunto, fijando un periodo de transición durante el cual las concesiones en vigor mantendrán su vigencia y se establecerán las bases para proceder, una vez finalizado dicho periodo, a su renuncia a favor del Puerto Autónomo de Valencia y al otorgamiento a la entidad Siderúrgica del Mediterráneo S.A. (Sidmed), como

continuada de la actividad siderúrgica, de una nueva concesión administrativa ubicada en el Muelle Sur del puerto.

En este acuerdo se autoriza, asimismo, la construcción de una dársena pesquera en el recodo del Dique de Levante, así como la cesión al Puerto Autónomo de Valencia de los terrenos para dotar al muelle central de una Zona de Servicio de 180/200 metros.

En 1987 se produce la renuncia de A.H.M. a una parte de la concesión que tenía otorgada por la O.M. de 22 de julio de 1977, segregando de la misma una superficie que se otorga en concesión a Enfersa (actual Fertiberia) sumándose a la que ya tenía transferida en virtud de la O.M. de 14 de mayo de 1986. Esta última había sido concedida inicialmente a A.H.M.

El 8 de marzo de 1988 se adjudica la explotación de la Lonja de Pescado del Puerto de Sagunto y seis meses más tarde se firma la liquidación de las obras de construcción de la dársena pesquera. El 19 de abril de ese mismo año se hace entrega de las obras del edificio de la lonja a la Cofradía de Pescadores "Virgen del Carmen".

En mayo de 1989, en virtud del Acuerdo Complementario del Acuerdo P.A.V.-A.H.M. de 30 de septiembre de 1986, firmado el 30 de abril de 1989, se produce el cambio de titularidad y las modificaciones en las concesiones otorgadas a A.H.M. en el Puerto de Sagunto en 1986. En ese mismo año, se acuerda convocar un concurso público para adjudicar la construcción y explotación de una Terminal Integral Automatizada (T.I.A.) en los muelles Centro y Sur. En dicha concesión estaba incluido el compromiso, por parte de la empresa adjudicataria, de ser capaz en todo momento de atender las necesidades del tráfico siderúrgico de A.H.M. o de la empresa que se hiciera cargo de su actividad.

En la sesión del 1 de marzo de 1990 del Consejo de Administración del P.A.V. se acordó considerar caducada la concesión otorgada a la Compañía Minera de Sierra Menera, por O.M. de 25 de enero de 1974 y la reversión al P.A.V. de sus terrenos, obras e instalaciones. La caducidad se basa en la disolución de la sociedad que en esos momentos estaba ya en trámite de liquidación.

En diciembre de 1991 se terminan las obras del Muelle Centro. En julio del año siguiente se terminan las obras del edificio de la Autoridad Portuaria en el puerto y pasa a ser el centro administrativo y de control.

#### 1.2.2. Etapas de planificación

Desde que se declara el Puerto de Sagunto como de interés general, y se extiende el ámbito de actuación del Puerto Autónomo de Valencia al Puerto de Sagunto, se han sucedido diversas etapas de planificación, tanto municipales como portuarias, que han definido el estado actual del Puerto de Sagunto. A continuación se citan las más relevantes.

##### *1.2.2.1. Master Plan del Puerto de Sagunto de 1990*

En septiembre de 1990 la Dirección del Puerto de Sagunto redactó un “Master Plan” con el objeto de recoger las actuaciones realizadas hasta la fecha así como los compromisos de cuantas entidades y organismos se encontraban involucrados en los planes de futuro que el entonces Puerto Autónomo de Valencia iba a desarrollar en aras de lograr sus objetivos de hacer partícipe al Puerto de Sagunto en su dinámica de desarrollo.

Con este Master Plan se coordinan los planes de futuro previstos como consecuencia de la puesta en servicio y apertura al tráfico comercial de las

instalaciones existentes y a construir en el recinto portuario y se recogen los accesos al puerto tanto por carretera como ferrocarril.

En el anejo nº 1 se incluye el plano con la zonificación prevista, así como la descripción de las zonas.

##### *1.2.2.2. Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sagunto de 1990*

Este proyecto se redactó en cumplimiento de la Disposición Adicional Cuarta del R.D. 2.100/1985 de 23 de octubre de 1985, que ordena la definición y proposición de la nueva Zona de Servicio de los puertos de interés general cuyo ámbito se modifica, entre los cuales se encontraba Sagunto.

Esta definición de la Zona de Servicio se realiza sobre la delimitación de la zona marítimo-terrestre y los terrenos cedidos al P.A.V. por A.H.M. Formularon alegaciones Siderúrgica del Mediterráneo S.A., Compañía Minera de Sierra Menera S.A. y Fertilizantes Enfersa S.A., ya que incluía terrenos que, según los mismos, si bien estaban dentro de la zona marítimo-terrestre, eran de su propiedad. También alegó el Ayuntamiento de Sagunto refiriéndose a discrepancias con actuaciones que, no obstante, reconocen que son concordantes con lo previsto en el proyecto de revisión del PGOU de 1989. Estos recursos no prosperaron y una Orden Ministerial de 18 de diciembre de 1991 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes aprobó el “Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sagunto”. En el anejo nº 2 se incluye la O.M. que aprobó el proyecto así como el plano de delimitación de la Zona de Servicio del mismo.

##### *1.2.2.3. Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto*

El 14 de julio de 1989 finalizó la redacción del “Proyecto de Revisión del Plan General”, que fue aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de

Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en julio de 1992. Dicha Resolución se publicó el 14 de agosto de 1992 en el “Diario Oficial de la Generalitat Valenciana” y en el “Boletín Oficial” de la provincia el 27 del mismo mes y año.

Las normas urbanísticas de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana se publicaron en el “Boletín Oficial” de la provincia el 7 de octubre de 1992.

Respecto al puerto, el vigente Plan General define la Zona Portuaria en su artículo 183, como “*el área delimitada como tal en el “Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sagunto” redactado por la Dirección del P.A.V. con fecha Octubre-1990, incluyendo los terrenos hasta la avenida 3 de abril, cuyo régimen urbanístico se asimila a lo dispuesto a continuación para N.1 Muelle Norte 1, incluyendo el uso de Almacenes Gr.0/3*”.

En cuanto a los usos permitidos en la Zona Portuaria, el Plan General añade lo siguiente:

*“Los usos que sobre ella pueden desarrollarse son los propios de un puerto comercial y pesquero, siendo por tanto preferentes las actividades de carga, descarga, almacenamiento, clasificación y transporte de mercancías, con sujeción al R.D. 145/1989 de 20 Enero sobre Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.*

*En los frentes lindantes a la ciudad se permiten usos de equipamiento público o privado, que refuercen la relación con el entorno urbano.*

*Para el adecuado desarrollo de las actividades dentro del recinto, de acuerdo con la naturaleza de los productos y los grados de calificación, se distinguen las siguientes subzonas:*

*N.1 Muelle Norte 1.- Reservado para zona de aparcamiento, accesos, espacios verdes y usos de equipamiento público o privado. Gr.0/2*

*N.2 Muelle Norte 2.- Autorizada la actividad con graneles, con las medidas correctoras procedentes en cada caso. Gr.3*

*N.3 Muelle Norte 3.- Parque de almacenamiento de graneles con las medidas correctoras y técnicas de alejamiento procedentes en cada caso. Gr.3/4*

*C.1 Muelle Centro.- Reservado a mercancías unitizadas ó perecederas con instalaciones de frío para almacenamiento y conservación. Gr.3*

*C.2 Zonas de Servicios.- Asimilables a usos no residenciales (excepto vigilancia) e industriales, especificadas en las presentes Normas. Gr.3*

*S.1 Muelle Sur.- Toda clase de mercancías con las medidas correctoras y técnicas de alejamiento procedentes en cada caso. Gr.3*

*S.2 Extensión Sur.- Autorizados todo tipo de usos y actividades con las medidas correctoras y técnicas de alejamiento procedentes en cada caso, inherentes a la gestión y explotación del recinto portuario, permitiéndose también su asimilación al uso de industria Grupo 2. Gr.3/5.”*

En cuanto a la edificación, el Plan General indica lo siguiente:

“- Se autoriza la edificación aislada. Se definen las distancias mínimas a:

- Espacios públicos 10 m.
- lindes 5 m.
- edificaciones entre sí 5 m.

- En todos los casos el nº máx. de plantas será de VI (19 m.).

La altura de las naves y la composición de las edificaciones será libre.

- Las distintas edificaciones cumplirán la Reglamentación vigente para las actividades que vayan a desarrollar. La altura entre plantas, sótanos y semisótanos, vías de evacuación, medidas de seguridad, accesos, estarán en función de esas normas. La Ordenanza de Usos y Actividades de Sagunto, en fase de redacción podrá especificar y regular en forma más exhaustiva esos extremos.

- Se permite las viviendas destinadas al personal de vigilancia y conservación.

- Los usos tipificados que se ubiquen dentro del recinto portuario, deberán respetar las condiciones propias de reserva de aparcamiento.”

En el anejo nº 3 se muestran los planos del PGOU de Sagunto en la zona del Puerto Marítimo.

#### 1.2.2.4. Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto de 1998

El 29 de junio de 1998 se firmó el “Convenio de Cooperación entre la Generalitat Valenciana, la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento de Sagunto para la Modernización de las Infraestructuras del Puerto de Sagunto”, siendo el punto de partida para la ampliación y mejora de las instalaciones e

infraestructuras del Puerto de Sagunto. En el punto 2.1.g) del mismo se indica que “...la Autoridad Portuaria redactará un Plan Director de los Usos del Puerto [...], en el plazo más breve posible.”. Dicho punto pretende fijar unas bases consensuadas para determinar los espacios destinados a operaciones portuarias y sus futuros usos, que serán justificados en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

El cumplimiento del punto 2.1.g) del convenio citado se materializó mediante el documento denominado “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto”, redactado por la Dirección del Puerto en fecha octubre de 1998 y aprobado por el Excmo. Ayuntamiento de Sagunto en su sesión de 26 de noviembre de 1998 y por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia en sesión de 25 de febrero de 1999.

El factor principal que justifica la redacción de la propuesta anterior es la respuesta a los crecimientos esperados en el puerto, no sólo por el aumento de los tráficos existentes, sino también por la repercusión que tendrán las inversiones que se realizarán como consecuencia de la aplicación de los programas e inversiones previstos en el mencionado Convenio.

En esta Propuesta de Zonificación se prevén una serie de obras que fundamentalmente consisten en:

- Prolongación del Dique de Levante
- Construcción de una nueva dársena, paralela a la actual, hacia el Sur

Igualmente se catalogan para cada zona portuaria sus usos previstos. En el anejo nº 4 se incluye el documento completo.

1.2.2.5. Proyecto de ampliación

La Propuesta de zonificación anterior se plasmó en la redacción del anteproyecto de la “Ampliación del Puerto de Sagunto” y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, ambos se sometieron a información pública el 30 de noviembre de 2000. Con fecha 14 de agosto de 2001, se publica en el BOE la Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el anteproyecto de “Ampliación del Puerto de Sagunto”, de la Autoridad Portuaria de Valencia. En diciembre del mismo año Puertos del Estado aprueba técnicamente el Proyecto de Construcción, lo que permite que en marzo de 2002 queden adjudicadas las “Obras de abrigo para la ampliación del Puerto de Sagunto”.

Posterior a la Declaración de Impacto Ambiental, y como consecuencia de la decisión de instalar una regasificadora en el puerto, la Autoridad Portuaria de Valencia modificó el contradique proyectado con el fin de poder albergar dicha instalación. El 14 de enero de 2002, la Autoridad Portuaria de Valencia remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación descriptiva del proyecto “Modificación de la geometría del contradique incluido en el proyecto de ampliación del Puerto de Sagunto” a efectos de determinar la necesidad o no de someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el mencionado proyecto. El 26 de abril de 2002, se publica en el BOE la Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto anteriormente mencionado que resuelve hacer extensiva la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto inicial siendo innecesaria una nueva evaluación. Las figuras 1 y 2 muestran un esquema del diseño en planta de la ampliación antes y después de la modificación.

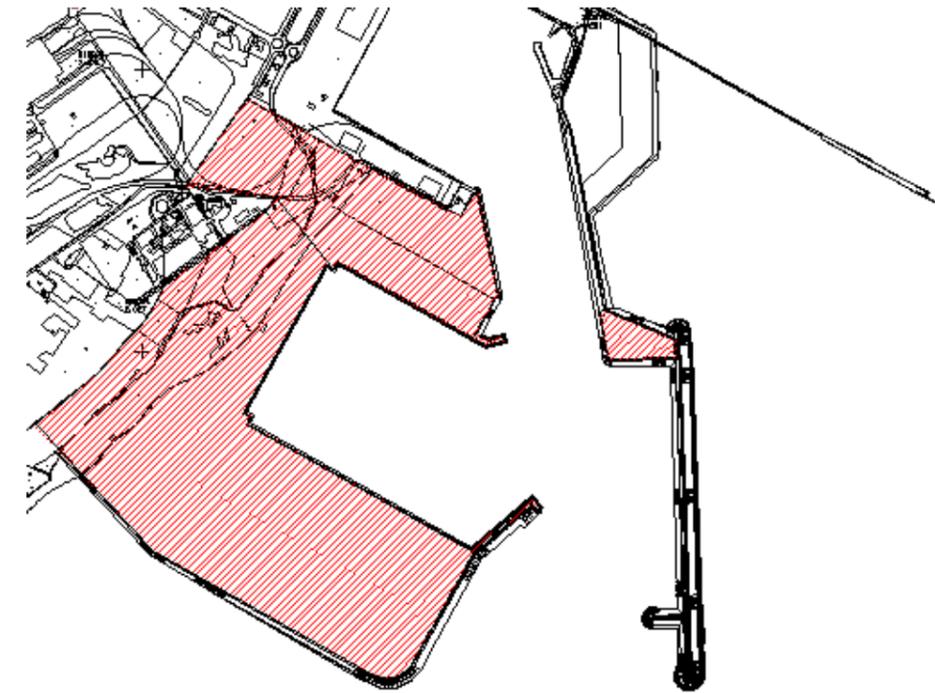


Figura 1: Esquema de la ampliación prevista inicialmente

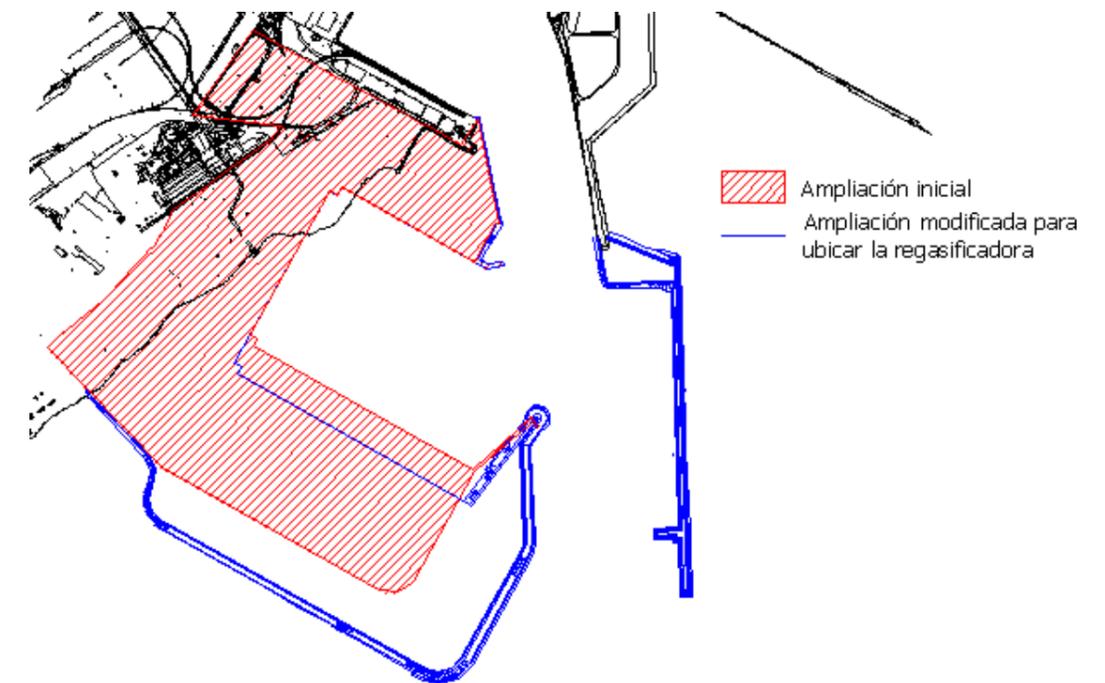


Figura 2: Esquema de la ampliación prevista modificada para la regasificadora

### 1.3. ANÁLISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD

#### 1.3.1. Situación

El Puerto de Sagunto es un puerto artificial situado en la costa valenciana, en la comarca de El Camp de Morvedre, dentro del término municipal de Sagunto.

Concretamente está localizado al Sur del núcleo urbano del Puerto de Sagunto, en el extremo Norte de las antiguas instalaciones siderúrgicas. Su localización exacta es longitud (Greenwich) 0° 13' W; latitud 39° 39' N.

En el plano nº 2.1 se refleja la situación del puerto.

#### 1.3.2. Características técnicas

##### *Canal y boca de entrada*

Las características físicas del canal y boca de entrada del Puerto de Sagunto se resumen en la tabla 1:

CARACTERÍSTICA	CANAL DE ENTRADA	BOCA DE ENTRADA
Orientación	SE	SE
Anchura	180 m	350 m
Calado en B.M.V.E.	13,50 m	13,50 m
Naturaleza del fondo	arenas y gravas	-
Longitud	1.250 m	-

Tabla 1: Características generales del puerto

##### *Diques*

El Puerto de Sagunto está configurado por el Dique de Levante al Norte, y un espigón en la parte Sur. El dique está formado por cuatro alineaciones rectas

que suman 1.050 m y está constituido por bloques de escollera. El primer tramo del dique arranca desde la playa de Sagunto, con dirección E-SE; el segundo tiene dirección aproximadamente Sur; el tercero SO y el último tiene dirección S-SE.

La parte Sur del puerto está conformada por un espigón de escollera, con su trasdós relleno de escorias siderúrgicas que sirve de apoyo al Muelle Sur.

##### *Dársenas*

En el Puerto de Sagunto hay dos dársenas, la comercial y la pesquera. La dársena comercial tiene una superficie de flotación de 34,8 Ha y está configurada por el Dique de Levante y espigón antes mencionados. La pesquera se ha construido en el interior de la dársena comercial y su superficie de flotación es de 1,5 Ha.

##### *Muelles*

En la tabla 2 se recogen las magnitudes básicas de los distintos muelles que conforman el puerto, y en la figura 3 aparece la ubicación espacial de los mismos. En ambos extremos del Muelle Norte existen dos tacones ro-ro. Además, el Puerto de Sagunto cuenta con un pantalán situado en el extremo Norte a 1.500 m de la línea de costa y está formado por una plataforma sustentada sobre pilotes metálicos y de hormigón.

MUELLE	LONGITUD	ANCHURA	CALADO(*)
Norte 1	210 m	100 m	9,00 m
Norte 2	280 m	115 m	9,00 m
Centro	620 m	217 m	11,25 m
Sur	580 m	110 m	10,00m
Ro-ro C/N	Lado Centro	40 m	11,25 m
	Lado Norte	29 m	9,00 m
Ro-ro N/N	-	28 m	9,00m
Pantalán	270 m	16 m	14,00 m

(\*) Altura libre de agua

Tabla 2: Muelles y atraques

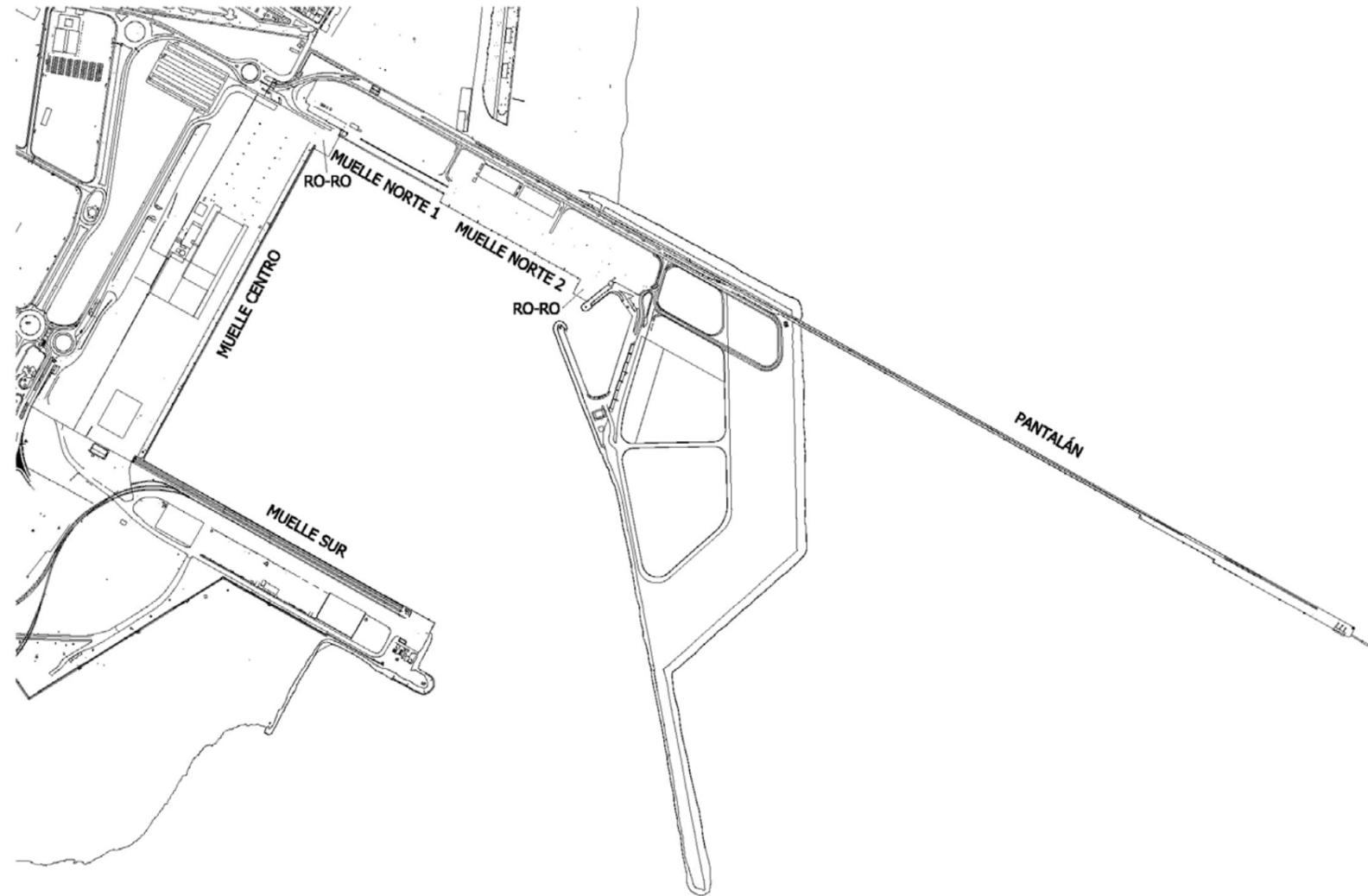


Figura 3: Muelles actuales del puerto

*Almacenes y superficies de depósito*

En la tabla 3 se muestra como está distribuida la superficie terrestre del puerto.

SITUACIÓN	DESIGNACIÓN	ZONA I							ZONA II	TOTAL
		DEPÓSITOS				VIALES	RESTO	TOTAL		
		DESCUBIERTOS	CUBIERTOS Y ABIERTOS	CERRADOS	TOTAL					
NORTE	ZONA MUELLE	41.910	0	0	41.910	12.670	61.502	116.082	0	116.082
	PORTUARIA LEVANTINA S.A.: Almacén	0	1.750	0	1.750	0	0	1.750	0	1.750
	PORTUARIA LEVANTINA S.A.: Almacén	0	1.750	0	1.750	0	0	1.750	0	1.750
	URBAMAR S.A.: Depósitos para residuos oleosos con capacidad de 2 x 30 m <sup>3</sup> .	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	TOTAL SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	<b>41.910</b>	<b>3.500</b>	<b>0</b>	<b>45.410</b>	<b>12.670</b>	<b>61.502</b>	<b>119.582</b>	<b>0</b>	<b>119.582</b>
CENTRO	ZONA MUELLE	104.230	0	0	104.230	15.450	41.590	161.270	0	161.270
	MARÍTIMA VALENCIANA S.A.: Área frigorífica	0	0	5.900	5.900	0	0	5.900	0	5.900
	MARÍTIMA VALENCIANA S.A.: Área clasificación	0	0	3.051	3.051	0	0	3.051	0	3.051
	MARÍTIMA VALENCIANA S.A.: Área almacenamiento	0	0	2.470	2.470	0	0	2.470	0	2.470
	MARÍTIMA VALENCIANA S.A.: Muelle de carga	0	0	2.289	2.289	0	0	2.289	0	2.289
	MARÍTIMA VALENCIANA S.A.: Almacén	0	0	3.500	3.500	0	0	3.500	0	3.500
	TOTAL SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	<b>104.230</b>	<b>0</b>	<b>17.210</b>	<b>121.440</b>	<b>15.450</b>	<b>41.590</b>	<b>178.480</b>	<b>0</b>	<b>178.480</b>
SUR	ZONA MUELLE	71.726	0	0	71.726	8.690	34.260	114.676	0	114.676
	MARÍTIMA VALENCIANA S.A.: Almacén	0	3.360	3.500	6.860	0	0	6.860	0	6.860
	TOTAL SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	<b>71.726</b>	<b>3.360</b>	<b>3.500</b>	<b>78.586</b>	<b>8.690</b>	<b>34.260</b>	<b>121.536</b>	<b>0</b>	<b>121.536</b>
ZONA NORTE	ZONA MUELLE	<b>66.480</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>66.480</b>	<b>17.370</b>	<b>147.170</b>	<b>231.020</b>	<b>0</b>	<b>231.020</b>
ZONA CENTRO	OPCIÓN DE COMPRA	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51.372</b>	<b>51.372</b>	<b>0</b>	<b>51.372</b>
ZONA SUR	ZONA MUELLE	<b>82.324</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>82.324</b>	<b>81.270</b>	<b>463.260</b>	<b>626.854</b>	<b>0</b>	<b>626.854</b>
<b>TOTAL SUPERFICIE TERRESTRE Y DE DEPÓSITO</b>		<b>366.670</b>	<b>6.860</b>	<b>20.710</b>	<b>394.240</b>	<b>135.450</b>	<b>799.154</b>	<b>1.328.844</b>	<b>0</b>	<b>1.328.844</b>

Tabla 3: Distribución de la superficie terrestre.

### **Equipos**

En la tabla 4 se recoge el número, características y año de construcción de las grúas que equipan los muelles. Cabe indicar que ninguna de ellas es propiedad de la Autoridad Portuaria. Todas las grúas de muelle son propiedad de Marítima Valenciana S.A., tipo pórtico y utilizan energía eléctrica; las automóviles se indican en la tabla 5 y son de gasóleo.

SITUACIÓN	Nº	MARCA	FUERZA (Tm)	ALCANCE (m)	ALTURA SOBRE BMVE (m)	RENDIMIENTO (Tm/Hora)	AÑO CONSTRUCC.
CENTRO	2	ELYMA-MANN	20,00	30,00	33,00	300	1974
	2	TAIM-TFG	17,00	21,00	13,00	240 pallets/hora	1994
SUR	2	ELYMA-MANN	35,00	30,00	33,00	450	1974
	2	ELYMA-MANN	60,00	30,00	33,00	750	1974
	1	URBASA	250,00	27,00	27,00		1974

Tabla 4: Grúas de muelle

PROPIETARIO	Nº	TIPO	MARCA	FUERZA (Tm)	ALCANCE (m)	RENDIMIENTO (Tm/Hora)	AÑO CONSTRUCC.
PORTUARIA LEVANTINA	1	AUTOMÓVIL	GOTWALD	40	40		1983
PORTUARIA LEVANTINA	1	AUTOMÓVIL	DEMAG-900	38	35		1985
MARÍTIMA VALENCIANA	1	MÓVIL	LIEBHERR	40	45	800	1999
MARÍTIMA VALENCIANA	1	AUTOMÓVIL	GOTWALD	20	25		1976

Tabla 5: Grúas automóviles

En el Puerto de Sagunto hay dos básculas, una de ellas está asociada a la empresa estibadora Marítima Valenciana S.A (MARVALSA) y se utiliza para aquellas cargas que emplean los Muelles Centro o Sur, mientras que la otra está ubicada en el Muelle Norte y es una autorización a una empresa no estibadora.

### **Ayudas a la navegación**

En el Puerto de Sagunto las ayudas a la navegación están constituidas por:

1) La presencia de dos prácticos que, dentro de la Corporación de Prácticos del Puerto de Sagunto, cubren todas las necesidades del puerto en este servicio.

2) El Centro de Control de Tráfico Marítimo que está situado en Valencia. Desde allí se realizan las labores de control de tráfico, salvamento y prevención de la contaminación marina asignadas a la Capitanía Marítima, que tiene dependencias en los Puertos de Sagunto y Gandía, y la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima es el organismo responsable de los servicios de búsqueda, rescate, salvamento marítimo, control y ayuda del tráfico marítimo, prevención y lucha contra la contaminación del medio marino en el área geográfica de su responsabilidad, remolque y embarcaciones auxiliares, así como los servicios complementarios de los anteriores.

Creada por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se configura como una Entidad de Derecho Público, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, 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.

3) El Puerto de Sagunto es puerto base de cuatro remolcadores establecidos en él permanentemente. Además, cuenta con remolcadores que, estando en el Puerto de Valencia, pueden desplazarse hasta Sagunto en caso de necesidad. Los remolcadores son los siguientes (tabla 6):

NOMBRE	POTENCIA (H.P.)	ESLORA (m)	MANGA (m)	PUNTAL (m)	AÑO CONSTRUCC.
Boluda Garbi	2.050	26,65	7,50	4,20	1973
Sant Bult	1.200	23,10	6,91	4,10	1976
Boluda Tramontana	2.050	26,15	7,50	4,20	1976
Boluda Treinta	2.120	29,40	8,10	3,60	1989

Tabla 6: Remolcadores

#### 4) Faros y Balizas

En la tabla 7 figura la relación de faros y balizas que sirven al Puerto de Sagunto, ordenados según su número en el "Libro de Faros y Señales de Niebla". La situación física aparece en la figura 4. En relación con esta cuestión, cabe añadir que el comienzo de las obras de ampliación ya ha dado lugar a cambios sobre la situación descrita.

Nº Libro de Faros y Señales de Niebla	Nombre y posición	Descripción	Color	Características	Alcance en millas
26379	Extremo espigón del Muelle Sur	Torreta de hormigón roja	Rojo	Grupo de 4 destellos cada 11 seg	3
26380	Ángulo N del Muelle Sur	Torreta de hormigón roja	Rojo	Destellos aislados cada 5 seg	3
26300	Escollera de Levante en el extremo de dicha escollera	Torreta de hormigón verde	Verde	Centelleante, 60 por minuto	3
26450	Pantalán de Sierra Menera. Plataforma de carga en el extremo	Torreta cilíndrica metálica negra con banda central amarilla	Blanco	Grupo de 3 centelleos cada 10 seg. Cardinal Este	5

Tabla 7: Relación de faros y balizas

Nº Libro de Faros y Señales de Niebla	Nombre y posición	Descripción	Color	Características	Alcance en millas
26310	1ª Boya a estribor	Boya de castillete verde	Verde	Destellos aislados cada 5 seg	5
26320	2ª Boya a estribor	Boya de castillete verde	Verde	Grupo de 2 destellos cada 7 seg	3
26360	3ª Boya a estribor	Boya de castillete verde	Verde	Grupo de 3 destellos cada 9 seg	3
26390	Extremo Dársena pesquera	Torreta troncopiramidal metálica verde	Verde	Grupo de 4 destellos cada 11 seg	1
26392	Extremo contradique Dársena pesquera	Torreta troncopiramidal roja	Rojo	Grupo de 2 destellos cada 7 seg	1
26312	1ª Boya a babor	Boya de castillete roja	Rojo	Destellos aislados cada 5 seg	3
26314	2ª Boya a babor	Boya de castillete roja	Rojo	Grupo de 2 destellos cada 7 seg	3
26340	3ª Boya a babor	Boya de castillete roja	Rojo	Grupo de 3 destellos cada 9 seg	3



Figura 4: Planta esquemática de faros y balizamiento

### 1.3.3. Accesos y Comunicaciones

La red de accesos al Puerto de Sagunto se estructura a través de las siguientes carreteras:

- Carretera de acceso al Puerto de Sagunto (carretera de la IV planta): la conexión de las instalaciones portuarias con la red general se lleva a cabo mediante la carretera de acceso al puerto que parte del nudo de conexión de la N-234 con la N-340.
- Avenida de la Hispanidad (antigua N-237): esta vía discurre en sentido Oeste-Este desde la ciudad de Sagunto hasta el Grao, atravesando zona urbana sin consolidar.
- VV-7014: es una vía de carácter local que permite la conexión directa entre el puerto y la localidad de Puzol y la N-221 que se dirige a Valencia por la costa.
- N-340 (de Cádiz a Barcelona): constituye el principal eje canalizador de las relaciones interurbanas del puerto (mediante esta vía se establece la conexión con el Puerto de Valencia). Hacia el Sur entronca en el nudo de Puzol con la A-7 (By Pass), con la N-221 y con la V-340 que se encamina hacia el municipio de Massamagrell. Por el Norte atraviesa el casco urbano de Sagunto y continua como carretera convencional hacia el Norte.
- N-234 (de Sagunto a Burgos): constituye el eje de conexión con el interior de la península. Los vehículos procedentes del puerto entroncan con este itinerario tras el nudo de conexión con la N-340.
- V-340: corresponde al antiguo trazado de la N-340 que se dirige al área metropolitana de Valencia conectando con los núcleos de Puig, Puzol, y Massamagrell.

Las comunicaciones por carretera son de gran calidad y con tendencia a mejorar en el futuro con la finalización de la autovía Sagunto-Somport y la variante de Sagunto. Una mejora sustancial será la que introduzca el futuro Acceso Norte al Puerto de Valencia que conectará con la carretera N-221. De este modo, los puertos de Valencia y Sagunto estarán en condiciones de configurar una gran infraestructura de transporte en la que los dos puertos trabajen unidos.

En cuanto al transporte por ferrocarril, sólo el Muelle Sur tiene acceso ferroviario a través de las vías pertenecientes a la empresa Sidmed, acceso que conecta al puerto con el Corredor Mediterráneo y con la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza.

Todo lo anterior se refleja en la figura 5 extraída del “Estudio de los accesos ferroviarios y de las características del ferrocarril en las instalaciones portuarias de interés general” realizado en junio 2002 por la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

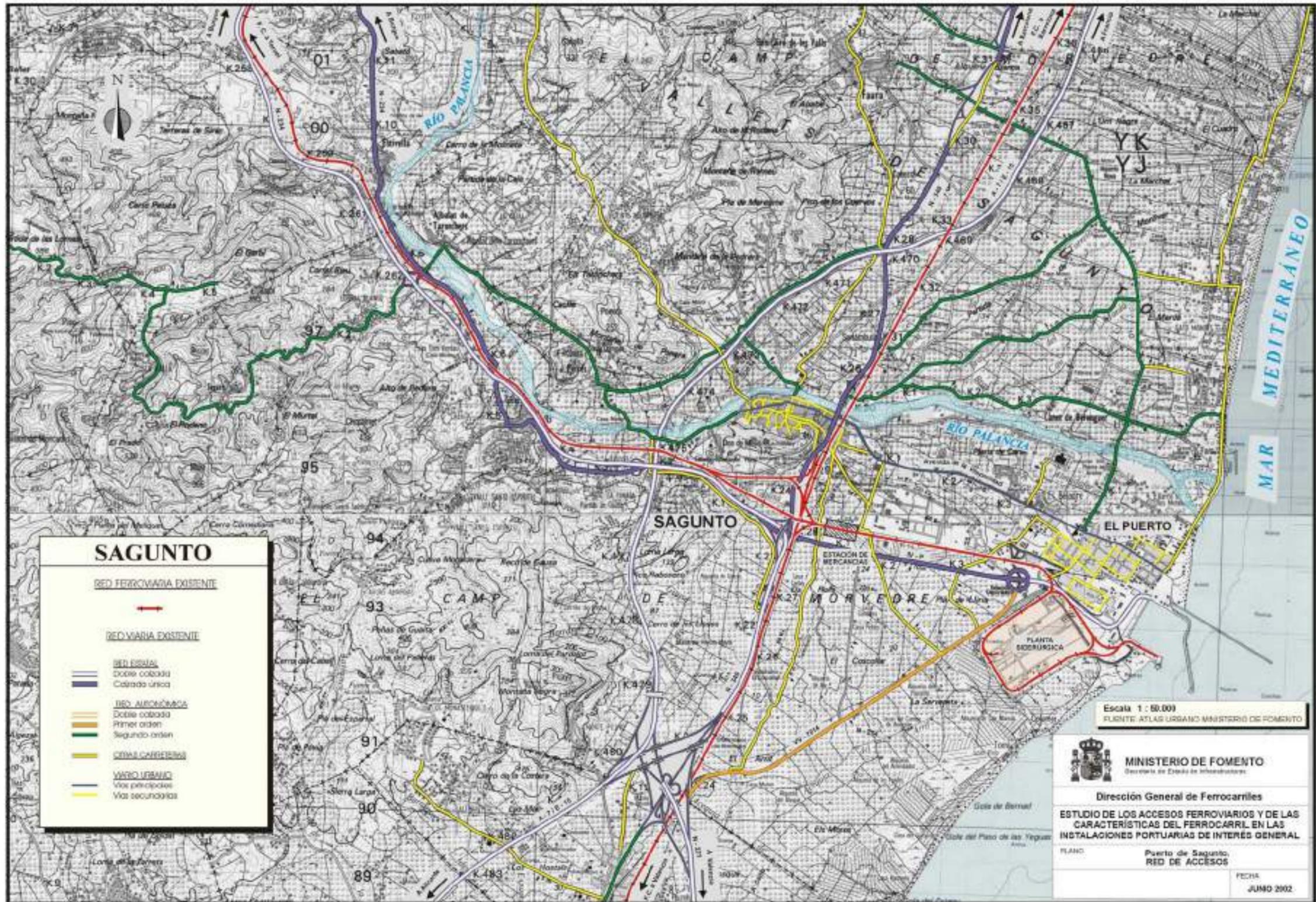


Figura 5: Accesos terrestres

### 1.3.4. Tráfico

#### *1.3.4.1. Características*

El tráfico portuario comercial en el Puerto de Sagunto se ha caracterizado, casi desde sus orígenes, por una gran dedicación al sector industrial. Su nacimiento está relacionado con la industria de la minería para posteriormente ser el puerto de la siderurgia mediterránea. En los últimos 20 años, desde el desmantelamiento de la factoría primaria y desde que las competencias portuarias pasaran a formar parte del entonces Puerto Autónomo de Valencia, el puerto ha ido diversificando sus tráfico, pero los productos siderúrgicos siguen siendo la base de su actividad.

En 1990, con la adjudicación de la Terminal Integral Automatizada, se creó en Sagunto un centro de importación/exportación de productos hortofrutícolas con un gran almacén frigorífico. Otro producto que comenzó a moverse en Sagunto fue el abono debido a la instalación de una planta de la empresa Fertiberia parcialmente dentro de la Zona de Servicio del puerto, además se construyó la instalación para la descarga de amoníaco, asociado a la factoría como materia prima.

Desde hace 8 años existe un servicio de línea ro-ro con las Islas Baleares, concretamente con el Puerto de Alcudia (Mallorca), explotada por Transportes Marítimos Alcudia (TMA), esta línea mueve mercancía general en contenedor o sobre plataforma (casi 400.000 Tn en 2001).

Importante también en el puerto es la madera, en cualquiera de sus formas: troncos de grandes dimensiones, troncos de tamaño pequeño/mediano, listones, chapa, etc.

Por último cabe hablar del tráfico de materiales de construcción, en concreto cemento y clinker. Estos productos, si bien no han sido de los tradicionalmente importantes en el Puerto de Sagunto, sí han sufrido una importante crecimiento en los últimos años, motivado fundamentalmente por el impulso del sector de la construcción y la instalación de industrias relacionadas en las proximidades del puerto, como es el caso de la empresa Lafarge-Asland (fabricación de cemento).

#### *Buques*

El número de buques que han utilizado el Puerto de Sagunto durante 2001 ha sido de 1.079, con un registro total de 5.248.505 GT y un movimiento de mercancías de 3.661.333 Tn, siendo la descarga el 67 % de la actividad y la carga el 33% (tabla 8).

AÑO	Nº Buques	GT/TRB	Tráfico (Tn)	Media GT/TRB	Carga media
1988	213	1.023.846	1.147.909	4.807	5.389
1989	323	1.474.387	1.709.676	4.565	5.293
1990	390	1.468.987	1.584.371	3.767	4.062
1991	473	1.624.396	1.651.232	3.434	3.491
1992	565	1.814.339	1.776.268	3.211	3.144
1993	572	1.840.219	1.430.571	3.217	2.501
1994	771	2.678.814	1.992.605	3.474	2.584
1995	958	3.570.725	2.607.607	3.727	2.722
1996	945	4.355.523	2.356.753	4.609	2.494
1997	1.121	5.188.288	3.045.836	4.628	2.717
1998	1.158	5.785.777	3.273.917	4.996	2.827
1999	1.249	6.162.233	3.791.177	4.934	3.035
2000	1.092	5.351.105	3.540.193	4.900	3.242
2001	1.079	5.248.505	3.661.333	4.864	3.393

*Tabla 8: Evolución del tráfico (1988-2001)*

**Mercancías**

La distribución de la mercancía según sea cabotaje o exterior y, dentro de ella, si es embarque o desembarque, el año 2001 queda reflejada en la figura 6. Se observa como el puerto está orientado hacia el comercio exterior (80%) y, dentro de éste, el tráfico corresponde fundamentalmente a la importación (81% desembarque y 19% embarque).

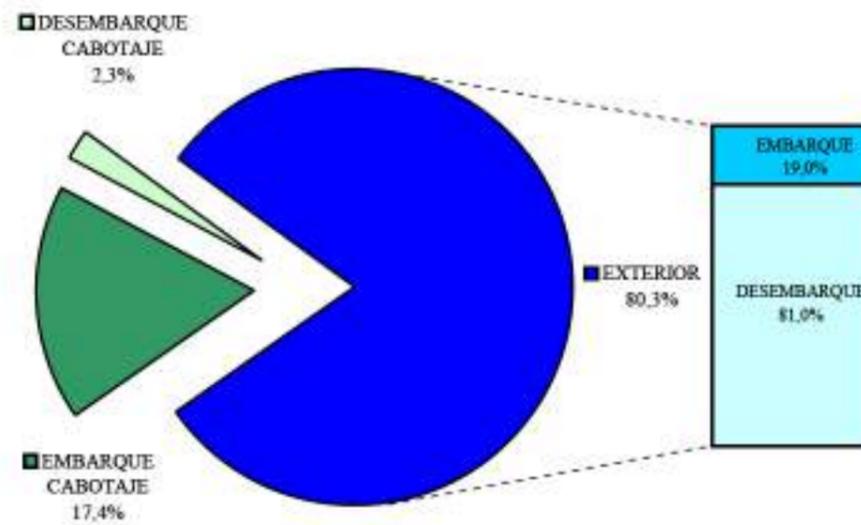


Figura 6: Distribución de mercancías según estructura del tráfico año 2001

En cuanto a la estructura del tráfico o forma de presentación del mismo en el puerto, cabe señalar que la mayor parte corresponde al epígrafe de **mercancía general no contenedorizada**. En la figura 7 se pone de manifiesto este elemento caracterizador del tráfico del Puerto de Sagunto para el año 2001, expresado en porcentaje.

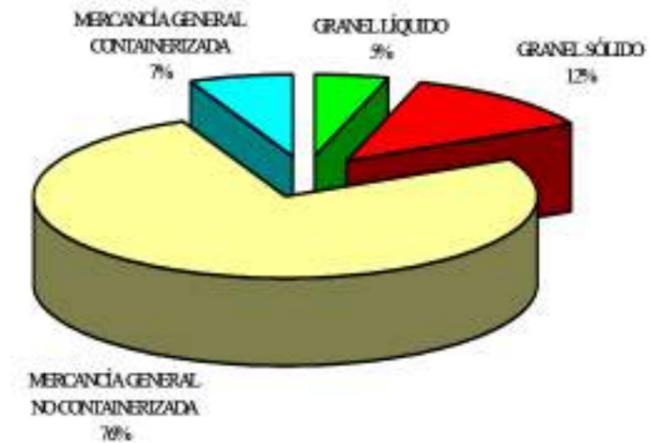


Figura 7: Distribución de mercancías según forma de presentación año 2001

En cuanto a productos, su especialización ha ido por el camino de los siderúrgicos (figura 8).

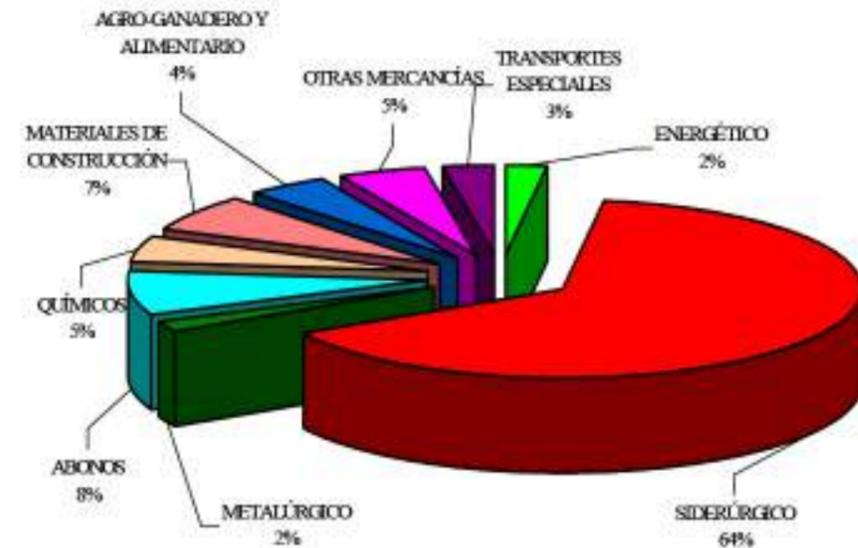


Figura 8: Distribución de mercancías según grupos año 2001

### 1.3.4.2. Evolución

En este apartado se ve la evolución de los productos que utilizan el Puerto de Sagunto desde una doble perspectiva: su forma de presentación y el tipo de mercancía.

Respecto a la forma de presentación, la principal observación es que el puerto ha sido y sigue siendo un puerto de mercancía general (tabla 9), donde la presencia los contenedores es escasa y donde los graneles, tanto líquidos como sólidos, se concentran en dos o tres productos.

AÑO	GRANEL	GRANEL	MERCANCÍA GENERAL			TRÁFICO	PESCA	AVITUA.	MOVIMIENTO
	SÓLIDO	LÍQUIDO	TOTAL	NO CONTEN.	CONTEN.	TOTAL			
1988	463.951	70.430	613.528	613.528	0	1.147.909	137	0	1.148.046
1989	609.867	192.294	907.515	907.515	0	1.709.676	150	0	1.709.826
1990	536.935	204.513	842.923	842.923	0	1.584.371	282	0	1.584.653
1991	436813	236253	978.166	978.091	75	1.651.232	236	0	1.651.468
1992	567.009	188.534	1.020.725	1.019.692	1.033	1.776.268	359	0	1.776.627
1993	228.083	136.670	1.065.818	1.051.962	13.856	1.430.571	350	1.558	1.432.479
1994	303.207	177.547	1.511.851	1.455.979	55.872	1.992.605	287	3.112	1.996.004
1995	407.906	196.933	2.002.768	1.894.834	107.934	2.607.607	185	7.677	2.615.469
1996	278.610	157.993	1.920.150	1.729.562	190.588	2.356.753	216	7.852	2.364.821
1997	466.460	150.662	2.428.714	2.157.312	271.402	3.045.836	234	12.869	3.058.939
1998	456.816	167.095	2.650.006	2.334.604	315.402	3.273.917	305	19.641	3.293.863
1999	918.891	223.827	2.648.459	2.348.961	299.498	3.791.177	267	17.869	3.809.313
2000	721.431	161.362	2.657.400	2.354.302	303.098	3.540.193	145	20.329	3.560.667
2001	460.174	175.863	3.025.296	2.779.000	246.296	3.661.333	197	20.412	3.681.942

Tabla 9: Evolución del movimiento total de toneladas (1988-2001)

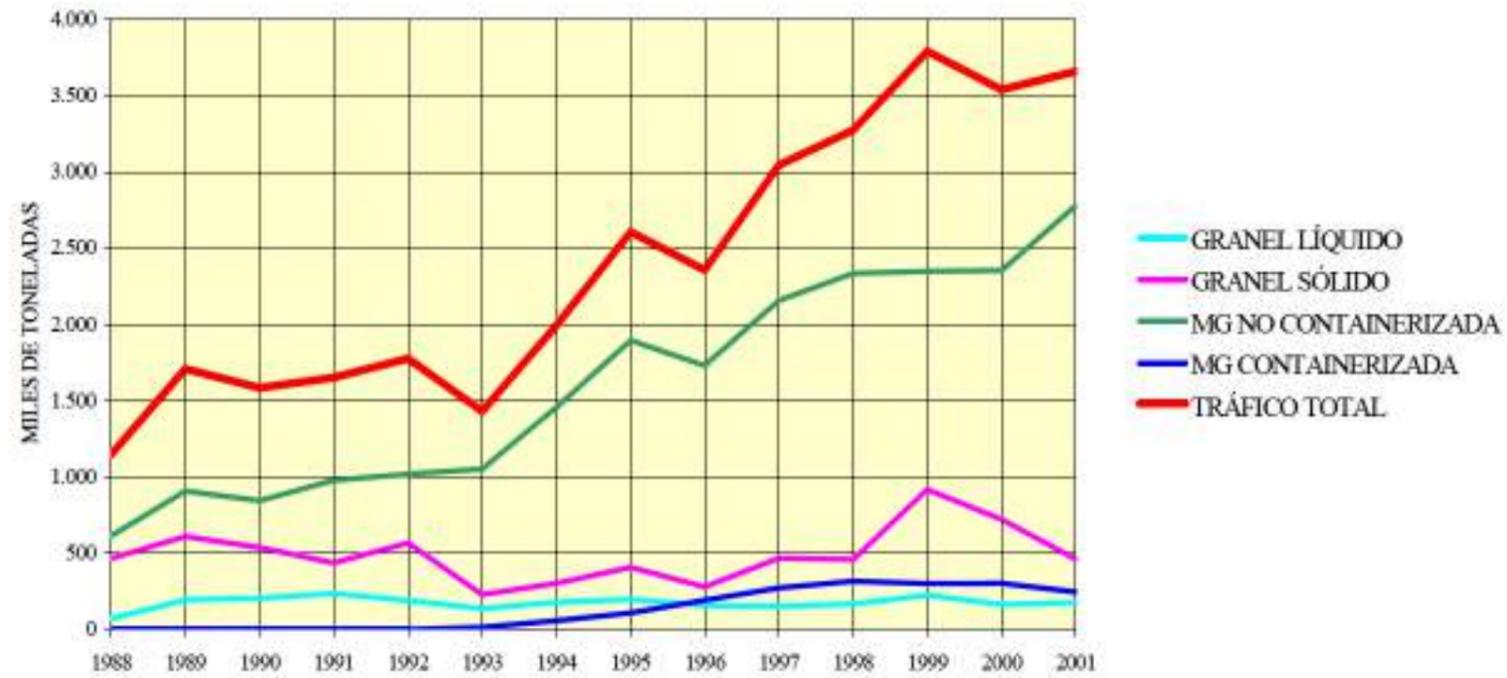


Figura 9: Evolución del tráfico según forma de presentación (1988-2001)

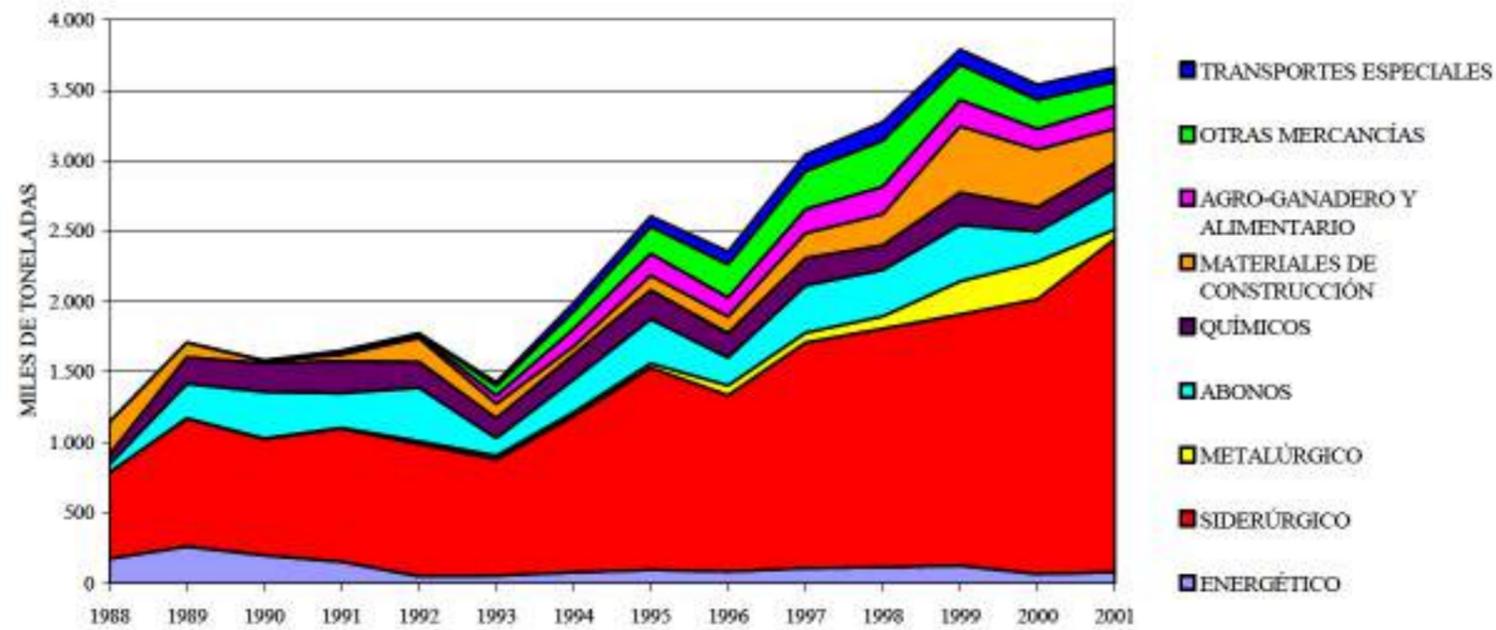


Figura 10: Evolución del tráfico por grupos de mercancías (1988-2001)

TONELADAS	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>ENERGÉTICO</b>	173.532	262.696	199.106	154.070	50.000	54.857	77.679	96.984	85.232	108.454	115.282	125.113	66.868	80.142
PETRÓLEO CRUDO											6			
PRODUCTOS PETROLÍFEROS							6	409	402	456	756	382		63
GASES ENERGÉTICO DEL PETRÓLEO							19	19			42	78	28	41
GAS NATURAL														
CARBONES Y COQUE DE PETRÓLEO	173.532	262.696	199.106	154.070	50.000	54.857	77.654	96.556	84.830	107.998	114.478	124.653	66.840	80.038
<b>SIDERÚRGICO</b>	613.528	906.705	826.830	945.169	940.000	826.902	1.108.330	1.434.091	1.250.374	1.601.821	1.694.118	1.784.573	1.950.520	2.364.740
MINERAL DE HIERRO										24.190	39.306	9.533		
CHATARRAS DE HIERRO			6.317	26.501			353	1.364	821	1.243	1.848	21.816	58.200	116.514
PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	613.528	906.705	820.513	918.668	940.000	826.902	1.107.977	1.432.727	1.249.553	1.576.388	1.652.964	1.753.224	1.892.320	2.248.226
<b>METALÚRGICO</b>	0	0	1.883	4.067	20.000	24.158	27.007	30.581	67.893	69.284	86.262	233.989	263.338	67.209
PIRITAS										6.005				
OTROS MINERALES			1.883	4.067		5.081	8.571	10.553	32.819	39.810	55.041	187.089	233.378	50.281
OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS					20.000	19.077	18.436	20.028	35.074	23.469	31.221	46.900	29.960	16.928
<b>ABONOS</b>	57.174	245.852	331.512	245.569	378.000	124.113	232.522	312.599	198.153	334.118	328.970	397.938	215.586	292.139
FOSFATOS	9.751													
POTASAS														
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	47.423	245.852	331.512	245.569	378.000	124.113	232.522	312.599	198.153	334.118	328.970	397.938	215.586	292.139
<b>QUÍMICOS</b>	70.430	192.294	204.513	229.776	183.000	142.188	180.175	206.670	174.920	194.017	176.388	233.976	176.171	179.283
PRODUCTOS QUÍMICOS	70.430	192.294	204.513	229.776	183.000	142.188	180.175	206.670	174.920	194.017	176.388	233.976	176.171	179.283
<b>MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	233.245	101.319	14.224	43.172	171.000	101.242	57.281	104.533	117.448	177.227	220.535	468.549	404.871	244.086
ASFALTO						136	103	18			21			
CEMENTO Y CLINKER	233.245	101.319	14.224	43.167	168.000	84.801	17.413	24.690	27.613	55.341	85.648	332.896	287.856	164.054
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN				5	3.000	16.305	39.765	79.825	89.835	121.886	134.866	135.653	117.015	80.032
<b>AGRO-GANADERO Y ALIMENTARIO</b>	0	0	0	6.542	20.000	60.387	122.872	154.716	133.939	169.175	193.802	187.707	146.802	160.863
CEREALES Y SU HARINA						339	312	2.339	355	8.541	12.341	9.367	4.050	2.737
HABAS Y HARINAS DE SOJA														
FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES					14.000	32.725	75.650	104.089	87.263	94.298	96.789	93.433	64.782	88.427
VINOS, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVADOS				6.477	6.000	22.793	37.443	38.255	35.551	43.134	49.447	50.605	48.933	45.289
CONSERVAS						799	1.842	1.065	242	478	1.199	1.327	104	19
TABACO, CACAO, CAFÉ Y ESPECIAS						28	155	535	3.191	1.745	2.159	1.992	212	529
ACEITES Y GRASAS						855	3.245	3.184	3.301	4.861	5.311	3.701	3.551	1.757
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS				65		2.456	3.731	4.520	1.846	5.486	9.395	8.789	7.390	7.233
PESCADO CONGELADO						67	107	16	76	246	185	342	192	
PIENSO Y FORRAJES						325	387	713	2.114	10.386	16.976	18.151	17.588	14.872
<b>OTRAS MERCANCÍAS</b>	0	810	6.303	22.867	15.000	66.501	123.724	191.525	236.769	272.927	326.212	249.593	207.341	170.920
MADERAS Y CORCHO			6.299	19.865	14.000	58.878	106.568	167.154	200.908	234.084	277.550	207.034	164.584	132.256
SAL COMÚN						20	174	524	829	571	618	988	1.408	1.387
PAPEL Y PASTA				548	1.000	834	812	1.856	589	1.340	2.596	2.558	6.776	5.375
MAQUINARIA, APARATOS, HERRAMIENTAS		810	4	51		453	1.521	4.707	8.211	7.074	9.925	9.863	9.084	7.828
RESTO MERCANCÍAS				2.403		6.316	14.649	17.284	26.232	29.858	35.523	29.150	25.489	24.074
<b>TRANSPORTES ESPECIALES</b>	0	0	0	0	0	30.076	63.015	75.588	92.025	118.813	132.348	109.739	108.696	101.951
AUTOMÓVILES Y SUS PIEZAS						803	668	758	652	2.898	2.776	1.577	2.140	892
TARA PLATAFORMA, CAMIÓN, CARGA RORO						25.960	52.208	48.817	54.286	59.403	61.378	45.487	45.257	49.143
TARA DE CONTENEDORES						3.313	10.139	23.092	37.087	56.461	68.194	62.345	61.282	51.916
TRÁNSITO CONTENEDORES TIC								2.921		51		330		17
<b>TOTAL</b>	1.147.909	1.709.676	1.584.371	1.651.232	1.777.000	1.430.424	1.992.605	2.607.287	2.356.753	3.045.836	3.273.917	3.791.177	3.540.193	3.661.333

Tabla 10: Evolución del tráfico según naturaleza y uso (1988-2001)

En las figuras 9 y 10 y la tabla 10 se puede observar lo siguiente:

- La variedad de productos ha aumentado a lo largo de los años.
- Los productos siderúrgicos han sido y siguen siendo el tráfico estrella del puerto.
- Debido a la presencia junto al puerto de la empresa de fertilizantes Fertiberia, el Puerto de Sagunto cuenta con un tráfico de descarga de amoníaco que utiliza dicha empresa para la fabricación de abonos. De ahí que sean destacables las cifras, tanto de productos químicos como de abonos.
- Las maderas y el corcho junto con el cemento y clinker, son otros tráficos típicos del puerto. El primero de ellos justifica su presencia por ser el sector del mueble en la Comunidad Valenciana muy importante. El segundo por la presencia junto al puerto de empresas como Lafarge-Asland y el auge de los últimos años en el sector de la construcción.
- Con la creación de la Terminal Integral Automatizada y la construcción del frigorífico nace un tráfico de productos perecederos que necesitan temperatura controlada.
- En 1993 se empiezan a mover contenedores gracias a la línea ro-ro con las Islas Baleares.

### 1.3.5. Descripción de las actividades desarrolladas en el puerto

#### *1.3.5.1. Actividad comercial*

Esta es la actividad principal del puerto, ya definida en los artículos 3.1 y 3.2 de la vigente Ley de Puertos, así como en el punto 1.1.3 de este documento.

Hay que señalar que la línea de atraque y la zona de maniobra de los tres muelles existentes en el puerto de Sagunto son públicas.

La actividad comercial viene marcada en gran medida por su entorno industrial, es decir, el hinterland próximo. De hecho, el 64% de su tráfico es siderúrgico y con origen/destino a las empresas ubicadas en las proximidades del puerto. Desglosando esta actividad por muelles se tiene lo siguiente:

#### **Muelle Norte**

Se trata de un muelle con gran actividad donde en el año 2001 se movieron el 24% de las mercancías. Es el único de los tres muelles que no forma parte de la concesión a la empresa estibadora Marítima Valenciana S.A. (MARVALSA). En él operan las empresas estibadoras Portuaria Levantina S.A. (PORLESA) y Marítima del Mediterráneo S.A. (MARMEDSA) moviendo productos siderúrgicos, abonos, chatarra etc.

Hasta mayo de 2002 MARMEDSA ha sido la estibadora del servicio regular ro-ro con Baleares que presta Transportes Marítimos Alcudia (TMA); en ese mes, esta última compañía ha resultado adjudicataria de una concesión en el Muelle Norte que lleva aparejada la condición de empresa estibadora, y desde entonces trabaja sus propios buques.

### **Muelle Centro**

Este muelle estaba diseñado en un principio para tener un tráfico fundamentalmente de productos hortofrutícolas y de temperatura controlada. Sin embargo, el tráfico de estos productos es estacional y permite que se utilice para otros tráficos. En el año 2001 este muelle movió el 26% de las mercancías del puerto, siendo las principales: productos siderúrgicos, contenedores, cemento, fruta, madera y abonos.

El hecho de que este muelle disponga de instalaciones especiales para el tráfico de productos hortofrutícolas limita su explotación, ya que los buques que mueven dicha mercancía suelen atracar frente al frigorífico por motivos de operatividad. Puesto que este tráfico tiene carácter estacional (la campaña de importación se da entre mayo y diciembre y la de exportación, entre octubre y enero) la disponibilidad de atraques para otros tráficos varía durante el año. En la actualidad, el frigorífico está siendo explotado por Sagunto Fruit Terminal, S.A., compañía en la que participan diversas entidades privadas relacionadas con este tráfico.

### **Muelle Sur**

Este muelle mueve el 48% del tráfico, y está especializado en los productos siderúrgicos que tienen por origen/destino las empresas siderúrgicas locales. Pero aunque el porcentaje más importante corresponde a estos productos, también se manipulan otras mercancías como la madera y el cemento en sacos.

Asimismo, en este muelle es donde está situada la instalación especial para descarga de amoníaco con destino la planta de Fertiberia. El atraque asignado para amoniaceros puede ser utilizado por otros buques, pero aquellos que abastecen a la planta de Fertiberia tienen preferencia de atraque.

### **Pantalán**

En el año 2001 sólo 2 buques atracaron en él, esto supuso el 2% del tráfico. Esta instalación se utiliza fundamentalmente para realizar descarga de graneles sólidos como escoria, clinker y carbón que tienen por destino, entre otros, la fábrica de cemento de la empresa Lafarge-Asland, que está situada junto al puerto.

#### *1.3.5.2. Actividades logísticas e industriales*

Dentro del actual recinto portuario las actividades logísticas e industriales que se desarrollan se limitan principalmente al almacenamiento temporal de las mercancías que entran o salen por el puerto. Otras actividades industriales son las de las empresas Alevines del Mediterráneo (cría de alevines de especies marinas), Acuicultura del Mediterráneo (granja marina) y Fertiberia (planta de fertilizantes). Las dos primeras tienen otorgada concesión desde 2000 habiendo empezado su actividad recientemente. En cuanto a la instalación de Fertiberia, esta fábrica tiene parte de sus instalaciones dentro de la actual Zona de Servicio y tiene una concesión para la ocupación de estos terrenos, estando conectada mediante una conducción aérea (un pipe-rack) a su brazo de descarga de amoníaco en la riba del Muelle Sur.

Dada la gran variedad de productos que utilizan Sagunto como puerto, existe un cierto número de ellos que aprovechan sus instalaciones como almacenes reguladores, pero sin sufrir transformación. Principalmente se trata de frutas y productos de temperatura controlada o de maderas y troncos.

#### *1.3.5.3. Actividades complementarias*

En la actualidad no destaca ninguna actividad complementaria dentro del puerto. Sólo cabe señalar la futura Ciudad de la Artes Escénicas de la que se

habla posteriormente y que utilizará terrenos que pertenecen en la actualidad a la Zona de Servicio.

#### 1.3.5.4. Actividades pesqueras

La actividad pesquera ocupa actualmente una pequeña parte de la zona portuaria, localizándose en una dársena propia, interior a la dársena comercial del puerto.

Esta dársena pesquera se construyó bajo la gestión del Puerto Autónomo y a raíz de una demanda social encauzada a través del Ayuntamiento.

Como consecuencia de la creación de la infraestructura portuaria, se consolidó una actividad pesquera organizada que se sigue dando en la actualidad pero sin demasiada intensidad.

#### 1.3.6. Capacidad de las instalaciones actuales

El tráfico portuario comercial en el Puerto de Sagunto se realiza por los tres muelles (Norte, Centro y Sur) y por el pantalán. Este último está diseñado para atender un tráfico de graneles sólidos en grandes cantidades, caso del carbón y otros. De esta forma, su utilización queda restringida a ocasiones puntuales. Se puede afirmar que el pantalán de Sagunto no presenta problemas de capacidad con los tráficos actuales. Además, está previsto que en un futuro, y cuando se cuente con instalaciones adecuadas que lo sustituyan, el pantalán se ceda al Ayuntamiento de Sagunto para uso público.

La capacidad teórica de los muelles para poder ofrecer un servicio de calidad fue calculada en el documento “Análisis económico-financiero de la ampliación del Puerto de Sagunto” de octubre de 2001, requerido por la Dirección de Planificación y Control de Gestión de Puertos del Estado a la

A.P.V. y realizado por la Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (IPEC). Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

Muelle Norte + Muelle Centro = 2.175.000 toneladas/año

Muelle Sur = 1.350.000 toneladas/año

En este documento, el Muelle Sur quedaba exclusivamente para atender el tráfico de productos siderúrgicos y el amoniaco para Fertiberia, moviéndose el resto de mercancías por los otros dos muelles.

Para determinar la capacidad de las instalaciones se utilizó un único criterio para los tres muelles, considerándolos como terminales independientes cada uno de ellos. El estudio de la capacidad se hizo desde el punto de vista de una terminal polivalente y se emplearon los criterios recogidos en la monografía de la UNCTAD sobre Gestión de Puertos: “Terminales Portuarias Polivalentes. Recomendaciones para su planificación y gestión”, que se ajustan a las características de los tres muelles con una línea de 3 atraques. La estimación de la capacidad potencial de la instalación se realizó desde la perspectiva de la línea de atraque por ser la más limitante.

En dicha monografía, la capacidad potencial en toneladas anuales (C) se calcula aplicando la siguiente expresión:

$$C = R \times \Phi \times N \times T$$

donde :

R = rendimiento medio por buque (toneladas/buque/turno)

$\Phi$  = factor de ocupación del atraque

N = número de días de trabajo al año

T = número de turnos de trabajo al día

La capacidad teórica que permite un servicio de calidad es superada por el tráfico actual sin mayores problemas de calidad. Este aparente contrasentido se debe por un lado a que en la capacidad teórica no se incluye el pantalán por estar destinado a pasar a uso complementario; por otro lado la consideración de la estacionalidad del Muelle Centro también es muy restrictiva para la capacidad de dicho muelle.

Si bien hasta estos momentos el desarrollo del puerto no ha estado condicionado por unas instalaciones limitadas en su capacidad, hay que tener en cuenta que, como se verá más adelante, se esperan grandes crecimientos de tráfico que requieren inversiones en infraestructura acordes al mismo para poder garantizar un servicio de calidad a los usuarios del puerto.

### 1.3.7. Concesiones y Autorizaciones

En las tablas 11 y 12 se recogen las Concesiones y Autorizaciones vigentes en el Puerto de Sagunto a fecha de mayo de 2002, con expresión de su año de inicio, plazo y superficie ocupada en la figura 11 la ubicación de las mismas.

#### Concesiones:

TITULAR	OBJETO	F. INICIO	DURACIÓN	SUPERFICIE
FERTIBERIA, S.A.	Fabricación de fertilizantes	28/11/87	27/11/2012 25 años	41.132 m <sup>2</sup>
MARÍTIMA VALENCIANA, S.A.	Terminal integral automatizada (3 parcelas)	13/3/90	12/3/2015 25 años	172.849 m <sup>2</sup>
COFRADÍA PESCADORES PUERTO SAGUNTO	Explotación Lonja de Pescado y nave frigorífica	18/10/99	17/10/2004 5 años	139 m <sup>2</sup>
B.P. OIL ESPAÑA, S.A.	Unidad de suministro de gasóleo	3/6/94	02/6/2004 10 años	243 m <sup>2</sup>

TITULAR	OBJETO	F. INICIO	DURACIÓN	SUPERFICIE
PORTUARIA LEVANTINA, S.A.	Nave nº1 industrial para almacén	6/4/93	5/4/2002 9 años	4.560 m <sup>2</sup>
URBAMAR LEVANTE, U.T.E.	Planta de almacenamiento MARPOL	10/8/98	31/7/2008 10 años	45 m <sup>2</sup>
DIRECCIÓN GENERAL MARINA MERCANTE	Local en el Edificio de Oficinas	15/3/99	14/3/2004 5 años	55 m <sup>2</sup>
MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Almacenamiento y manipulación de mercancía de tráfico marítimo	27/4/00	26/4/2015 15 años	18.988 m <sup>2</sup>
ALEVINES DEL MEDITERRÁNEO, S.L.	Instalación para la cría de alevines de especies marinas	27/4/00	26/4/2015 15 años	2.628 m <sup>2</sup>
ACUICULTURA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Instalación granja marina y construcción nave	3/11/00	02/11/2015 15 años	1.719 m <sup>2</sup>
PORTUARIA LEVANTINA, S.A.	Nave nº2 industrial para almacén	25/10/97	24/10/2006 9 años	4.416 m <sup>2</sup>
UNIÓN FENOSA GAS, S.A.	Instalación de una planta de regasificación de gas licuado y su conexión con la central	1/6/02	30 años	250.000 m <sup>2</sup>
TRANSPORTES MARÍTIMOS ALCUDIA, S.A. (T.M.A.)	Terminal para mercancía general	27/5/2002	15 años	18.000 m <sup>2</sup>
TRANSPORTES MARÍTIMOS ALCUDIA, S.A. (T.M.A.)	Gestión del servicio público de estiba y desestiba	17/6/2002	Plazo de la concesión para la gestión de la terminal	
MARÍTIMA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Gestión del servicio público de estiba y desestiba	1/04/98	31/3/2003 5 años	-----
PORTUARIA LEVANTINA, S.A.	Gestión del servicio público de estiba y desestiba	1/4/02	Hasta final plazo otras concesiones	-----
MARÍTIMA VALENCIANA, S.A.	Gestión del servicio público de estiba y desestiba	1/3/90	28/2/2015 25 años	-----
URBAMAR LEVANTE, U.T.E.	Recogida de residuos oleosos procedentes de sentinas	1/8/98	31/7/08 10 años	-----
URBAMAR LEVANTE, U.T.E.	Recogida de residuos oleosos procedentes de sentinas	1/8/98	31/7/08 10 años	-----

Tabla 11: Concesiones

*Autorizaciones:*

TITULAR	OBJETO	F. INICIO	DURACIÓN	SUPERFICIE
SOCIEDAD ESTATAL DE ESTIBA/DESESTIBA PUERTO SAGUNTO	Locales para oficinas y vestuarios	1/1/02	31/12/2004 3 años	490 m <sup>2</sup>
PORTUARIA LEVANTINA, S.A.	Almacenamiento de mercancía	25/6/01	24/6/2002 1 año	2.581 m <sup>2</sup>
JOFEME, S.A.	Depósito, taller de reparación y actividad alquiler maquinaria	15/7/01	14/7/2004 3 años	1.000 m <sup>2</sup>
ALQUILERES Y SERVICIOS PORTUARIOS, S.L.	Báscula en Muelle Norte y actividad pesaje	8/4/02	7/4/2005 3 años	160 m <sup>2</sup>
COFRADÍA PESCADORES PUERTO SAGUNTO	Casetas usuarios (23) de miembros de la Cofradía	1/3/02	31/3/2003 1 año	276 m <sup>2</sup>
GANSU GENERAL SHIPSUPPLIERS, S.L.	Almacén productos de aprovisionamiento buques	1/6/01	31/5/2002 1 año	12 m <sup>2</sup>
REMOLQUES DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Local de la antigua oficina de comisaría	1/3/02	28/2/2003 1 año	34,10 m <sup>2</sup>
FRANCISCO FERRUSES BALLESTEROS	Casetas usuarios nº 3 y 4	1/4/02	31/3/2003 1 año	24 m <sup>2</sup>
BURRIEL- NAVARRO, S.L.	Almacén para los trabajos que desarrolla para la A.P.V.	1/4/02	31/3/2003 1 año	12 m <sup>2</sup>
CORPORACIÓN PRÁCTICOS PUERTO SAGUNTO	Almacén de pertrechos y herramientas de las lanchas	1/4/02	31/3/2003 1 año	12 m <sup>2</sup>
REMOLQUES DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Almacén y pertrechos de los remolcadores	1/4/02	31/3/2003 1 año	24 m <sup>2</sup>
ACUICULTURA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Almacén de herramientas, utensilios y pienso para alevines	16/5/01	15/5/2002 1 año	12 m <sup>2</sup>
ACUICULTURA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Superficie para reparación y acopio de bloques de hormigón, y utensilios para instalación de la piscifactoría	16/8/01	15/8/2002 1 año	1.000 m <sup>2</sup>
FAMAR SUMINISTROS NAVALES, S.L.	Oficina y pequeño almacén de productos, como apoyo al servicio de provisionista de buques	24/5/01	23/5/2002 1 año	12 m <sup>2</sup>

TITULAR	OBJETO	F. INICIO	DURACIÓN	SUPERFICIE
RITCHIE BROS. AUCTIONEERS (SPAIN), S.L.	Almacenamiento de maquinaria nueva y usada para subasta y servicio de apoyo	25/9/01	24/9/2002 1 año	15.000 m <sup>2</sup>
ACUICULTURA DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Instalación de dos módulos casetas para oficinas provisionales	26/1/02	25/1/2003 1 año	32 m <sup>2</sup>
CONSTRUCCIONES Y ESTUDIOS, S.L.	Instalación de una planta de hormigón	2/8/01	01/8/2002 1 año	990 m <sup>2</sup>
ALQUILERES Y SERVICIOS PORTUARIOS, S.L.	Actividad alquiler maquinaria	15/7/01	14/7/2002 1 año	----
ROMEO LACERONA EBANCULLA	Actividad provisionista buques	1/11/01	31/10/2002 1 año	----
CLUB PESCADORES DEPORTIVOS A CAÑA A.H.M.	Gestión actividad pesca deportiva	1/1/02	31/12/2002 1 año	----
FRANCISCO FERRUSES BALLESTEROS	Recogida de residuos sólidos procedentes de buques	24/1/02	23/1/2003 1 año	----
FRANCISCO FERRUSES BALLESTEROS	Servicio portuario de amarre y desamarre de buques en el Puerto de Sagunto	1/7/02	4 años	----
SEROIL VALENCIA, S.L.	Recogida de residuos sólidos procedentes de buques	24/1/02	23/1/2003 1 año	----
CARTAGO MARPOL, S.L.	Recogida de residuos sólidos procedentes de buques	24/1/02	23/1/2003 1 año	----
CARTAGO MARPOL, S.L.	Recogida de aguas sucias procedentes de buques	24/1/02	23/1/2003 1 año	----
GARBA-PORT, C.B.	Recogida de residuos sólidos procedentes de buques	24/1/02	23/1/2003 1 año	----
GARBA-PORT, C.B.	Recogida de aguas sucias procedentes de buques	24/1/02	23/1/2003 1 año	----
GANSU GENERAL SHIPSUPPLIERS, S.L.	Actividad provisionista buques	25/5/01	24/5/2002 1 año	----
SAME SHIPSUPPLIERS, S.L.	Actividad provisionista buques	22/5/01	21/5/2002 1 año	----

TITULAR	OBJETO	F. INICIO	DURACIÓN	SUPERFICIE
CATERING MED, S.L.	Actividad provisionista buques	14/9/01	13/9/2002 1 año	-----
PORTEL SERVICIOS TELEMÁTICOS, S.A.	Gestión y explotación de teléfonos públicos	1/3/01	28/2/2002 1 año	-----
FAMAR SUMINISTROS NAVALES, S.L.	Actividad provisionista buques	24/9/01	23/09/2002 1 año	-----
ENRIQUE REES HEREDIA	Actividad provisionista buques	20/7/01	19/7/2002 1 año	-----
LIMPIEZAS Y EXTRACCIONES LEVANTE, S.L.	Recogida de aguas sucias no procedentes de buques	1/7/01	30/6/2002 1 año	-----
F.T.F. MEDITERRANEAN SERVICES, S.L.	Actividad provisionista buques	10/9/01	9/9/2002 1 año	-----
U.T.E. REMOLCADORES BOLUDA, S.A. - REMOLQUES DEL MEDITERRÁNEO, S.A.	Servicio portuario de remolque de buques en los puertos de Valencia, Gandía y Sagunto	1/10/01	26/7/08	-----
SEROIL VALENCIA, S.L.	Recogida de aguas sucias procedentes de buques	21/3/02	20/3/2003 1 año	-----

Tabla 12: Autorizaciones

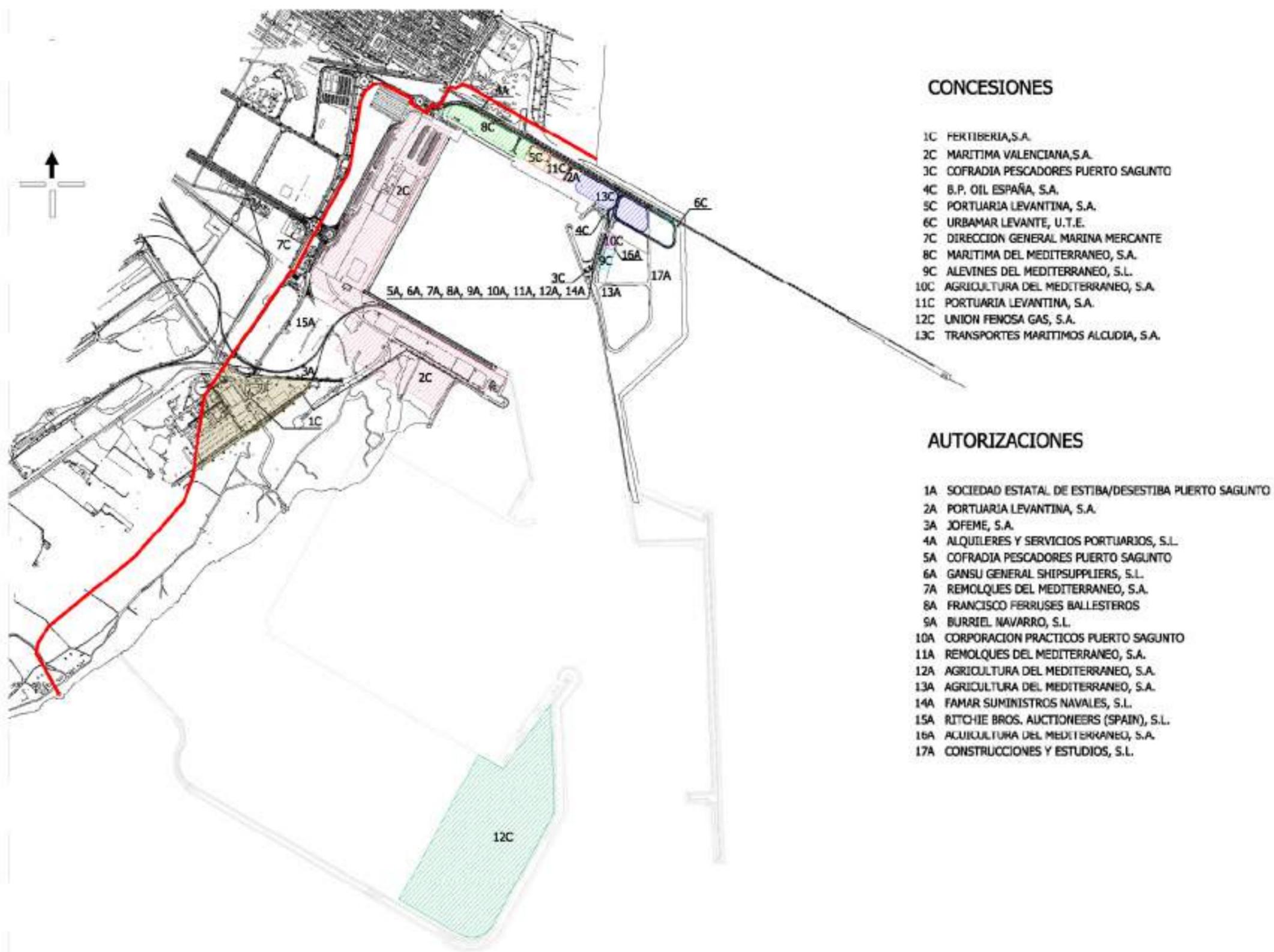


Figura 11: Concesiones y Autorizaciones

### 1.3.8. Zona de Servicio vigente

#### *1.3.8.1. Superficie terrestre*

El Puerto de Sagunto cuenta con una Zona de Servicio terrestre definida en el “Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sagunto” aprobada el 18 diciembre de 1991 por la entonces Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. En dicho proyecto, esta superficie está formada por tres parcelas y unos terrenos de reserva detrás del actual Muelle Centro sobre los que la A.P.V. tiene opción de compra (anejo nº 2).

Las parcelas y los terrenos de reserva que forman la Zona de Servicio vigente están definidas como sigue:

Parcela 1: Dominio público, en virtud del deslinde de la Z.M.T. aprobado por O.M. de 6 de julio de 1950.

Parcela 2: Cesión de Altos Hornos del Mediterráneo en virtud del Acuerdo P.A.V.-A.H.M., de 30 de septiembre de 1986.

Parcela 3: Compra a favor del Puerto Autónomo de Valencia (P.A.V.), comprometida en el “Acuerdo Complementario del Acuerdo P.A.V.-A.H.M., preliminar a las modificaciones administrativas del Puerto de Sagunto”, de 30 de abril de 1989, autorizada por el consejo de Administración del Puerto Autónomo de Valencia en la sesión de 17 de septiembre de 1990.

Terrenos de reserva: Se delimitan como tales los grafiados como parcela 4 en el plano del Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sagunto que se recoge en el anejo nº 2 y pertenecen a la opción de compra del resto de los terrenos

comprometidos en el ya citado “Acuerdo Complementario del Acuerdo P.A.V.-A.H.M., preliminar a las modificaciones administrativas del Puerto de Sagunto”, de 30 de abril de 1989, a ejercitar por el Puerto Autónomo de Valencia dentro del periodo concesional de la Terminal Integral Automatizada.

Los límites de esta Zona de Servicio son:

- Por el Norte se delimita el recinto portuario, dejando un resguardo de 50 m sobre la arista exterior del pantalán, a modo de pantalla natural que separe adecuadamente los terrenos destinados a Zona Portuaria, de los anexos a la Playa de Sagunto.

Esta zona de protección del pantalán, figura recogida en el Acta suscrita el 7 de diciembre de 1987, entre el P.A.V. y el Ayuntamiento de Sagunto, sobre apertura de viales y ferrocarril al Puerto de Sagunto.

- En la esquina NO la delimitación propuesta se adapta al vigente PGOU, excluyendo del recinto portuario la parte de ocupación de la futura Avda. 3 de abril de acceso a la Playa de Sagunto y futuro Paseo Marítimo. Igualmente se limita la Zona de Servicio, en el lindero en que comienza la propiedad de lo que fue la entidad Cía. Minera de Sierra Menera.
- Por el Oeste, la Zona de Servicio incluye la totalidad de los terrenos ocupados por la Terminal Integral Automatizada (T.I.A.) hasta la línea de 200 m del cantil del Muelle Centro e incluye la parcela de ubicación de las oficinas de la A.P.V., que se incorporan al recinto portuario, en virtud de la cesión acordada con la entidad Altos Hornos del Mediterráneo, y de la opción que se le reconoce al entonces P.A.V.,

quedando garantizada de este modo la total operatividad del Muelle Centro del puerto.

- Por el Sur-Oeste, se sigue la delimitación de la línea marítimo-terrestre deslindada por O.M. de 6 de julio de 1950, incorporando como Zona Portuaria los terrenos de dominio público existentes entre dicha línea y el mar.
- Por el Sur, se extiende la Zona de Servicio hasta el denominado Canal Sur, que cruza la línea marítimo-terrestre a la altura del mojón nº 30, y que limita la zona de antiguas concesiones de A.H.M.

Señalar la existencia de la denominada “Vía Pecuaria Cañada del Mar” cuyo trazado, en el tramo que afecta al puerto, discurre paralelo a la costa y dividiendo la Zona de Servicio del puerto en dos, con una servidumbre de paso de ganado por esta zona.

El plano nº 2.2 muestra la delimitación de la Zona de Servicio terrestre vigente.

#### 1.3.8.2. Superficie de agua

Con relación a la aprobación provisional de la delimitación geográfica de la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto y a los límites geográficos de la prestación del Servicio de Practicaje del Puerto de Sagunto debe señalarse que éstos fueron aprobados por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia en su sesión de 2 de abril de 1998, no obstante lo anterior, y como consecuencia de las obras de ampliación del Puerto de Sagunto, la Capitanía Marítima de Valencia en el ejercicio de sus competencias, remitió a la Autoridad Portuaria de Valencia con fecha 11 de abril

de 2002, informe vinculante sobre los nuevos límites geográficos de prestación del Servicio de Practicaje y las nuevas áreas de fondeo, todo ello en correspondencia con el diseño que alcanzará el Puerto de Sagunto tras la ejecución de las obras.

Por razones de seguridad marítima y de la navegación, ha sido necesario proceder a una nueva delimitación provisional de la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto, a los efectos de la aprobación de los nuevos límites geográficos de prestación del Servicio Portuario de Practicaje. En concreto, se propone hacer coincidir la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto con los límites geográficos de la prestación del Servicio de Practicaje propuestos por la Capitanía Marítima de Valencia.

Por consiguiente, el Consejo de Administración aprobó con fecha 8 de mayo de 2002 lo siguiente:

1) Delimitación Provisional Geográfica de la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto (plano nº 2.3):

a) Zona I o interior de las aguas portuarias: según establece el artículo 15.7 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias: superficie de agua comprendida entre los siguientes límites,

- límite exterior de la Zona I, de conformidad con lo establecido en el artículo 15.7 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM)

- una línea recta, dirección verdadera 055°, con origen en el punto de intersección de la línea de costa al Norte del puerto marítimo de Sagunto con la escollera de arranque del pantalán de dicho puerto,

- la costa al Sur del Puerto marítimo de Sagunto, y

- un arco de circunferencia, de cuatro millas náuticas (4 mn) de radio, trazado, con centro en el extremo Sur de la escollera del nuevo dique exterior del puerto marítimo de Sagunto, en los cuadrantes NE, SE y SW, entre los límites anteriores.

2) Límites Geográficos de la Prestación del Servicio de Practicaje del Puerto de Sagunto, propuestos por la Capitanía Marítima de Valencia, que son los recogidos en el punto anterior.

3) Zonas de Fondeo o Espera de Buques, Zona de Varada de Buques y Punto de Embarque y Desembarque del Práctico, propuestos por la Capitanía Marítima de Valencia e incluidos en los límites geográficos anteriores:

- Zonas de Fondeo o Espera de los Buques

- Los buques que se vean obligados a esperar a la entrada al Puerto de Sagunto, otros que estén efectuando maniobra de entrada al puerto, así como los que habiendo salido del puerto, por cualquier motivo tengan que esperar en rada, fondearán en las aguas oficiales de fondeo general (zona A) o de fondeo para buques que transporten mercancías peligrosas (zona B), según corresponda, o según resuelva el Capitán Marítimo por razones de seguridad marítima.

La zona de fondeo para su utilización por buques que no transporten mercancías peligrosas, queda definida por los puntos siguientes:

1.- 39° 36.45'N 00° 12.68'W	2.- 39° 36.45'N 00° 11.35'W
3.- 39° 35.45'N 00° 11.35'W	4.- 39° 35.45'N 00° 12.68'W

La zona de fondeo para su utilización por buques que transporten mercancías peligrosas, queda definida por los puntos siguientes:

1.- 39° 36.45'N 00° 10.05'W	2.- 39° 36.45'N 00° 08.75'W
3.- 39° 35.45'N 00° 09.84'W	4.- 39° 35.45'N 00° 11.13'W

- Zona de Varada de Buques

Queda definida por el área comprendida entre dos líneas rectas, paralelas entre sí, que, con origen en los puntos siguientes:

1.- 39° 37.92'N 00° 14.50'W	2.- 39° 37.52'N 00° 14.95'W
--------------------------------	--------------------------------

se extiende, con demora verdadera 130°, una distancia de una milla náutica y media (1.5 mn), y la costa.

- Punto de Embarque/Desembarque de los Prácticos

Practicaje de entrada: en un punto situado, desde el extremo Sur de la Escollera del nuevo Dique Exterior, en demora verdadera ciento treinta y cinco grados (135°/v) y en distancia de una milla náutica y media (1.50 mn).

Practicaje de salida: en el mismo punto indicado anteriormente para el practicaje de entrada.

4) La incorporación de los Límites Geográficos de la Prestación del Servicio de Practicaje del Puerto de Sagunto, recogidos en el punto 2°, al Reglamento de Servicio y Policía del Puerto vigente.

### 1.3.9. Entorno territorial

Dos son las actuaciones más significativas que se están desarrollando en las proximidades del puerto, una es de índole industrial y la otra cultural, la primera de ellas es Parc Sagunt y la segunda la Ciudad de las Artes Escénicas.

#### *1.3.9.1. Parc Sagunt*

La Generalitat Valenciana y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), dependiente del Ministerio de Hacienda, han puesto en marcha Parc Sagunt “el primer gran proyecto de desarrollo empresarial de la nueva Europa”. De la página web de Parc Sagunt ([www.parcsgagunt.com](http://www.parcsgagunt.com)) se ha extraído la mayor parte de la información que se cita a continuación.

Parc Sagunt promueve un desarrollo integral y sostenido del territorio con iniciativas que integran innovación, capital intelectual, comunicaciones, crecimiento de la riqueza y calidad de vida. Supone la mayor oferta realizada en Europa, de suelo empresarial de la máxima calidad, dotado con equipamientos de vanguardia. Un proyecto en un enclave estratégico dotado con magníficas infraestructuras telemáticas y de comunicación terrestre y marítima. Parc Sagunt, junto con el resto de iniciativas de las que se beneficia, convierten al proyecto en la mayor actuación de regeneración industrial emprendida en España y además, en el principal centro empresarial y con más amplia proyección internacional del Arco Mediterráneo.

Se divide en varios distritos temáticos, adaptados a las necesidades específicas de cada sector y tipo de empresa, a los que se añade el Puerto de Sagunto y el Centro de Energías Avanzadas.

Este complejo cuenta con equipamiento viario y amplias zonas verdes que supondrá un 10 por ciento de la extensión total del complejo.

Los distritos temáticos, que vienen reflejados en la figura 12, son los siguientes:

- Distrito del acero: (1.861.500 m<sup>2</sup>)

En el distrito del acero se encuentran instaladas empresas de primer nivel tecnológico como Sidmed (Siderurgica del Mediterráneo S.A.), Galmed (Galvanizaciones del Mediterráneo S.A.), Solmed (Solmed Galvanizados S.L.), Ferrodisa y Hierros de Levante, entre otras.

En su conjunto ocupan 1.861.500 m<sup>2</sup> de terreno intermedio entre el puerto y el nuevo parque industrial, facturan más de 180,30 millones de euros anuales y dan empleo directo a 1.616 personas.

La presencia de empresas de elevada solvencia tecnológica hacen de Parc Sagunt una de las zonas punteras en actividad siderúrgica.

- Distrito de las Pymes: (563.600 m<sup>2</sup>)

Esta zona se inauguró en 1994 en terrenos de las antiguas instalaciones de la Planta de Siderurgia Integral de Sagunto. El polígono se encuentra totalmente vendido y ocupa una extensión de 563.600 m<sup>2</sup> (resultando una superficie neta de 358.570 m<sup>2</sup>).

Las 76 empresas que forman el distrito van desde las más pequeñas, de 200 metros cuadrados, a otras como AUSA (Aceros Ugarte, S.A.), que ocupa una superficie de 65.000 m<sup>2</sup>. El distrito ha creado ya 679 empleos, aunque las previsiones indican que llegarán a 1.000 una vez se hayan instalado todas las empresas. El volumen global de inversiones realizado por las empresas desde 1994 asciende a 129,22 millones de euros.

- Distrito químico

En la actualidad cabe destacar que aproximadamente 145.000 m<sup>2</sup> están ocupados por las instalaciones de Fertiberia, empresa líder en su sector, dedicada a la producción de fertilizantes.

- Distrito de la industria: (5.240.000 m<sup>2</sup>)

Es la zona más amplia y, por esta razón, se desarrollará en dos fases (Parc Sagunt I y Parc Sagunt II). Albergará diferentes tipos de actividades industriales de dimensión mediana y grande, que necesiten apoyo logístico y tecnológico, y estén orientadas a la exportación. Este nuevo espacio significa la mayor oferta de suelo industrial de Europa a coste muy competitivo, que permite, además, llevar a cabo una completa regeneración de suelo.

- Distrito de logística: (760.000 m<sup>2</sup>)

Esta zona será de gran utilidad para el conjunto de la Comunidad Valenciana y especialmente para las iniciativas de Parc Sagunt que requieran una ágil conexión con mercados y otros centros avanzados de todo el mundo.

- Distrito oficinas y servicios: (130.000 m<sup>2</sup>)

Albergará servicios de alto valor añadido para las empresas de Parc Sagunt. Asimismo será adecuada para llevar a cabo otro tipo de servicios de ocio y comercio que contribuyan a incrementar la calidad de vida de las personas que trabajen en la zona, uno de los grandes objetivos de todo el proyecto.

- Distrito de tratamiento medioambiental: (161.000 m<sup>2</sup>)

Está integrada por depuradoras para el tratamiento medioambiental. Señalar que Parc Sagunt está situado en un enclave natural de primer orden, junto al Marjal dels Moros, que es un humedal situado en la costa al Sur del término municipal de Sagunto con un alto valor ecológico. Este espacio se caracteriza por el buen estado de conservación que presenta su fauna y flora y representa un enclave fundamental para la observación de las aves, ya que está dentro de una de las rutas migratorias que atraviesan la Península Ibérica en primavera y otoño. Entre ellas se pueden encontrar patos colorados, ánades reales, fochas, flamencos y multitud de limícolas de todos los tamaños. Incluso se pueden ver especies en peligro de extinción como la carceta pardilla o el calamón.

En cuanto al Centro de Energías Avanzadas de Unión Fenosa en Sagunto, es un proyecto que tiene como objetivo que la Comunidad Valenciana deje de ser deficitaria en la generación de energía eléctrica para convertirse en exportadora con un incremento en la generación del 58% dentro de la comunidad autónoma. El proyecto consiste en la construcción de dos nuevas instalaciones de gran capacidad y alto desarrollo tecnológico, que crearán 200 puestos de trabajo directos y 300 indirectos, con un volumen global de inversiones de 1.141,92 millones de euros, sin contar el gaseoducto Sagunto-Zaragoza-Madrid, todavía en trámite.

La planta de generación de energía eléctrica ubicada en Parc Sagunt quedará finalizada en 2006 con la siguiente estructura:

- Fase 1: 3 grupos de ciclo combinado a gas de 400 MW de potencia cada uno.
- Fase 2: 3 grupos adicionales de 400 MW unitaria. En total 2.400 MW de potencia englobando las dos fases.

La planta de regasificación es un proyecto que cuenta con una inversión de 234 millones de euros. Tendría una capacidad de generación de 3,6 Millones de Tm/año y las instalaciones estarían operativas en 2005.

El Centro de Energías Avanzadas tendrá dos importantes consecuencias para la expansión económica de la Comunidad Valenciana:

1. Convertirla en el punto de entrada de gas del Mediterráneo (Egipto, Argelia, Libia, Turquía) y del Golfo (Qatar, Omán, Abú Dhabi, Yemen).

2. La Comunidad Valenciana es una de las áreas de expansión energética de Unión Fenosa, debido a:

- Gran desarrollo económico-industrial
- Alto consumo eléctrico. Deficitario en generación.
- Alto consumo en gas. Importante consumo industrial.
- Comunidades autónomas próximas de alto consumo potencial de gas y electricidad (Murcia, Cataluña, Andalucía, Madrid).

Además, está previsto el desarrollo de gaseoductos para la conexión de la planta de regasificación con:

- Red básica de transporte (nuevo gaseoducto Sagunto-Zaragoza-Madrid, para reforzar la red básica, conectando con ésta en los tres puntos indicados).
- Ciclos combinados a gas de Unión Fenosa.
- Ramales a la zona de consumo doméstico y comercial de la Comunidad Valenciana.
- Ramales a zonas industriales de la Comunidad Valenciana: las industrias de cerámicas en Castellón y la industria textil en Valencia.

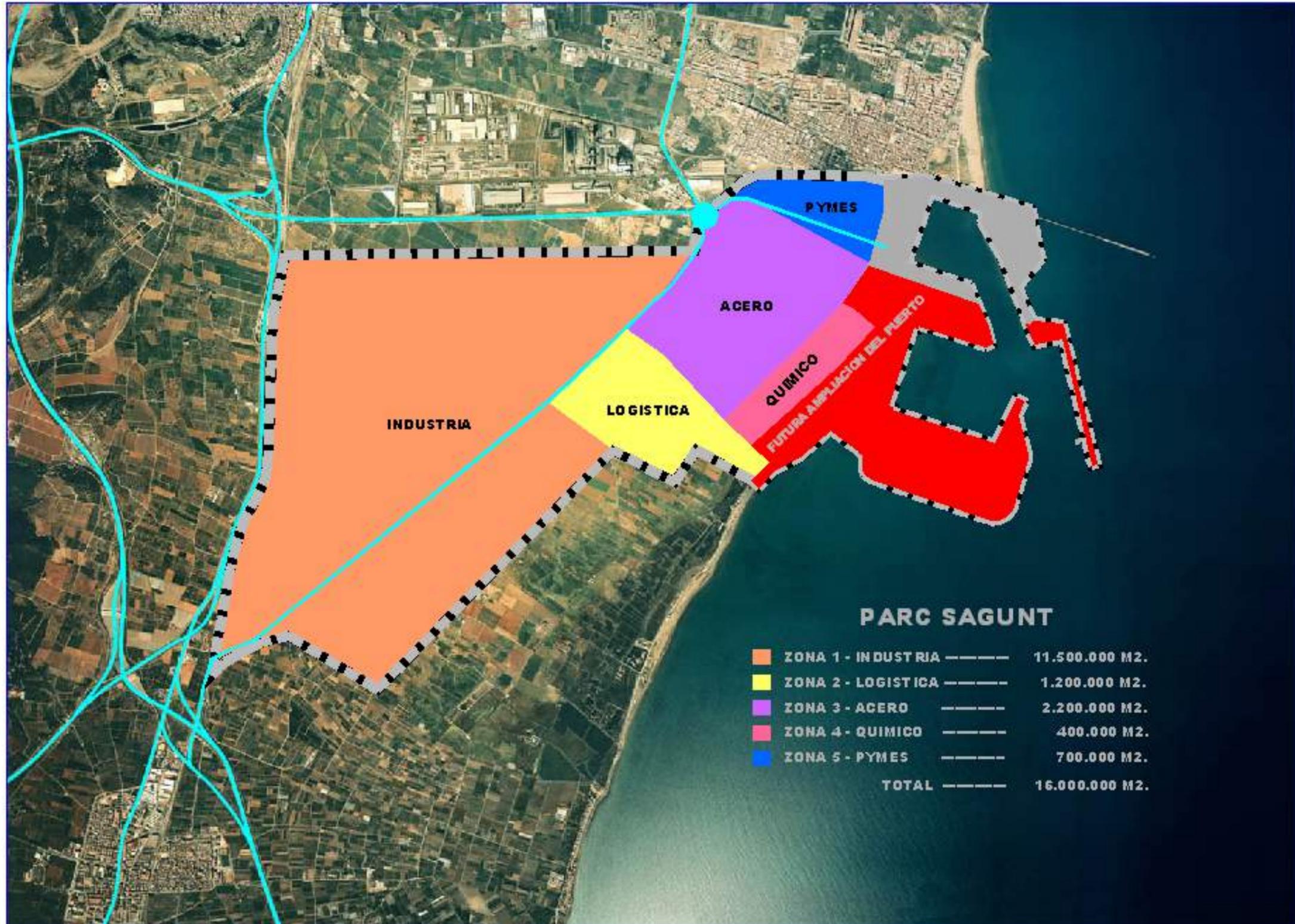


Figura 12: Parc Sagunt

### 1.3.9.2. Ciudad de las Artes Escénicas

La Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial de la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes redactó en septiembre de 2000 el “Plan Especial de Delimitación del Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público de Suelo “Ciudad de las Artes Escénicas” Sagunto-Valencia”. Con él, la Generalitat Valenciana reserva suelo para la implantación de las infraestructuras e instalaciones necesarias para la ubicación de un Parque cultural destinado a la formación y aprendizaje de las artes y oficios relacionados con la escena teatral.

Tras una nueva delimitación escogida por la Consellería, se da absoluta prioridad a la expropiación de dos zonas dentro del área que se delimitó en principio, como son la primera, que incluye la nave de talleres generales, el Horno Alto número II y los terrenos mínimos necesarios para el desarrollo de la principal función de la Ciudad de las Artes Escénicas. Esta zona tiene una superficie de 149.200 m<sup>2</sup> y los terrenos están clasificados en el Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto, como suelo urbano industrial y portuario.

La segunda área, que se corresponde con el antiguo complejo residencial de la Gerencia de Altos Hornos del Mediterráneo, tiene una superficie de 40.709 m<sup>2</sup> y los terrenos están clasificados como suelo urbano residencial con protección arquitectónica.

La orden de Consellería establece un régimen transitorio de intervención administrativa cautelar que preserve el entorno cultural de la Ciudad de las Artes Escénicas.

El proyecto cuenta con el dictamen favorable, entre otros, del Ayuntamiento de Sagunto, la Autoridad Portuaria de Valencia y distintas direcciones generales de la Generalitat.

Este parque funcionará como centro de producción y espacio de exhibición, mientras que se crearán los servicios complementarios y necesarios que requiere el entorno ambiental adecuado para el desarrollo de este proyecto.

En el anejo nº 5 se recoge el plano de delimitación del área de reserva para la ampliación de patrimonio publico de suelo y del entorno cultural de la Ciudad de las Artes Escénicas con la zonificación de la misma.

## 1.4. PREVISIÓN DE TRÁFICO

Varias son las circunstancias a tener en cuenta a la hora de realizar las previsiones de tráfico para el Puerto de Sagunto.

En primer lugar, en el Puerto de Sagunto se han generado fuertes expectativas de crecimiento del tráfico de productos siderúrgicos como consecuencia de la intensificación productiva de las empresas asentadas en la zona. Grandes grupos siderúrgicos europeos tomaron la decisión estratégica de potenciar las factorías de Sagunto como centros de producción de planos laminados en frío y de tratamiento de superficie, haciéndose necesario un aumento considerable del suministro de bobinas laminadas en caliente (BLC) para ser tratadas primero por Sidmed (decapado y tándem) y posteriormente por Solmed y Galmed (galvanizado). Estas empresas pertenecen desde el año pasado al grupo ARCELOR (el mayor grupo de la siderurgia mundial integrado por ARbed, ACERaLia y UsinOR), que actualmente está realizando un nuevo reparto de clientes entre todas las empresas del grupo, de forma que sus nuevas previsiones de tráfico no estarán definidas hasta que se reestructuren las nuevas áreas comerciales. Hasta que ese nuevo reparto se lleve a cabo, las previsiones de crecimiento de tráfico que se utilizan son las anteriores a la creación de ARCELOR, facilitadas por Sidmed, Galmed y Solmed.

En segundo lugar, a primeros del próximo año se iniciará la construcción de la planta regasificadora que promueve Unión Fenosa y que cuenta como socios a Iberdrola y Endesa. Esto supone la aparición de un nuevo producto en el puerto, el gas natural, con cifras que casi duplicarán el volumen de tráfico actual. Fenosa también construirá una central de ciclo combinado junto al área portuaria que se abastecerá de la citada planta regasificadora.

A lo anterior hay que añadir las nuevas actividades que se desarrollarán como resultado del ya mencionado Parc Sagunt, donde la intención es crear un parque empresarial con un área de actividades logísticas y de distribución para asegurar la competitividad de la economía valenciana. Esta iniciativa ya se ha puesto en marcha con su presentación, el pasado 14 de enero previendo la construcción de un moderno polígono industrial de 15 millones de metros cuadrados, con una inversión inicial de 252 millones de euros (ver figura 12).

También hay que tener en cuenta la posibilidad de que el Puerto de Sagunto sirva de expansión al previsiblemente congestionado Puerto de Valencia, especialmente en lo que se refiere al tráfico de contenedores, o la posibilidad de trasladar algún tipo de tráfico de Valencia a Sagunto.

Respecto al resto de mercancías, la previsión de tráfico es un tema difícil de realizar dada la gran variedad de factores que influyen en el tráfico portuario. Sin embargo, el realizar unas previsiones es necesario para un documento de este tipo.

Una forma habitual de acometer este tipo de estudios es comparar la evolución del tráfico del puerto con la variación del PIB nacional o regional, de este modo, apoyándose en las estimaciones de crecimiento facilitadas por el INE, se puede obtener una estimación de crecimiento de la actividad portuaria. Utilizar este procedimiento en el Puerto de Sagunto tiene una justificación relativa, por cuanto las mercancías que mueve el puerto están sesgadas hacia la importación. Además, la variedad de productos no es muy amplia, con lo que no tiene un abanico equiparable al del PIB, nacional o regional, ni tampoco a los datos de consumo, ya que el principal producto que entra por el puerto tiene una distribución geográfica muy cercana, por ello se ha descartado este método.

Se han utilizado las previsiones de tráfico y actividad que la Autoridad Portuaria de Valencia viene elaborando desde hace años para el Plan de Empresa, que anualmente es remitido a Puertos del Estado para su aprobación. Estas previsiones se suelen realizar con carácter anual, de tal modo que en estos momentos están disponibles las que se realizan con el año 2009 como año horizonte. Las previsiones de tráfico se confeccionan a partir de los datos proporcionados por los diferentes puertos de la Autoridad Portuaria y con la información que facilitan las principales empresas usuarias del puerto por lo que, en este caso, resultan ser conservadoras al no tener en cuenta ni tráfico de nuevas empresas de Parc Sagunt ni posibles tráficos desviados desde el Puerto de Valencia.

En las figuras 13 y 14 y en la tabla 13 se muestra el resumen de las previsiones del Plan de Empresa para el Puerto de Sagunto:

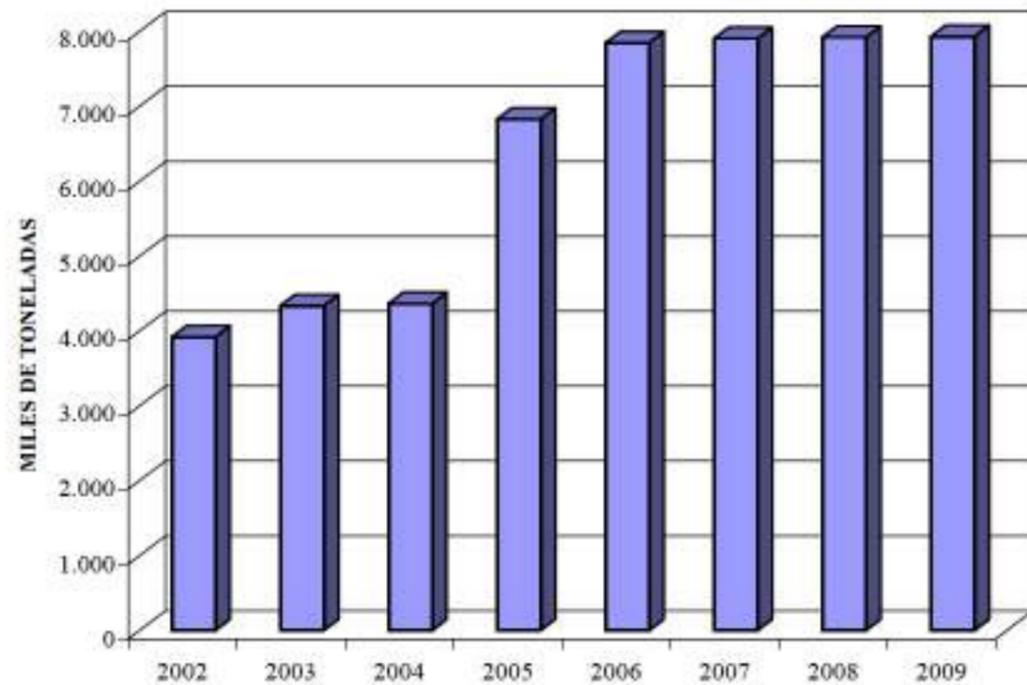


Figura 13: Resumen de previsiones del Puerto de Sagunto (2002-2009)

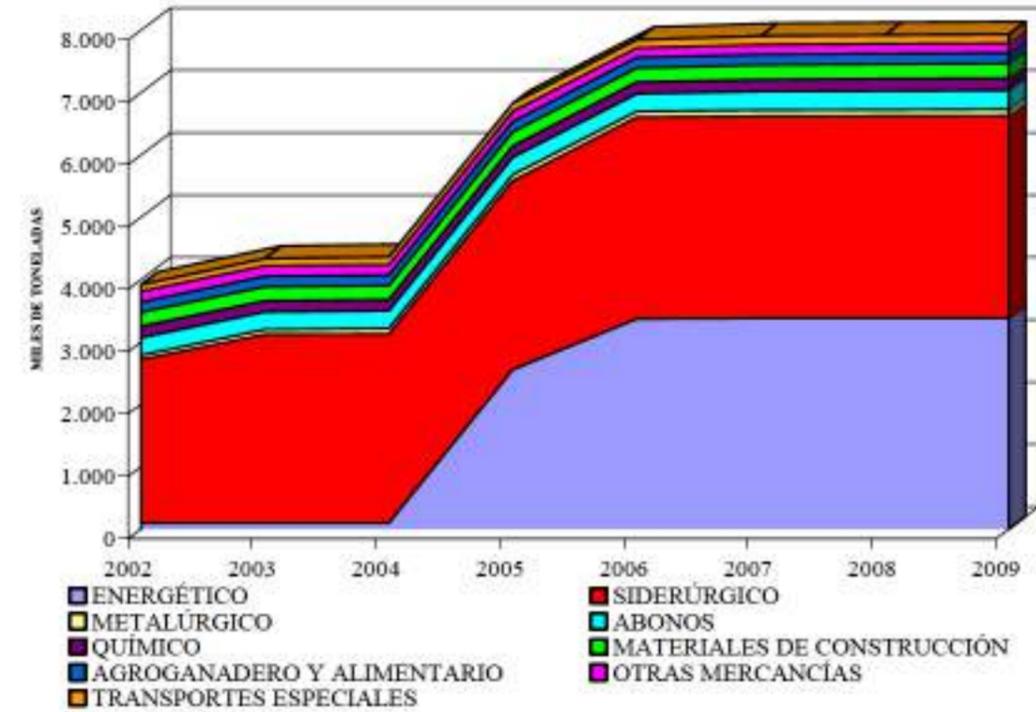


Figura 14: Previsiones del Puerto de Sagunto según grupos de mercancía (2002-2009)

PUERTO DE SAGUNTO (MILES DE TONELADAS)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>ENERGÉTICO</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>2.556</b>	<b>3.375</b>	<b>3.385</b>	<b>3.385</b>	<b>3.385</b>
PETRÓLEO CRUDO	0	0	0	0	0	0	0	0
PRODUCTOS PETROLÍFEROS	0	0	0	0	0	0	0	0
GASES ENERGÉTICOS DEL PETRÓLEO	0	0	0	0	0	0	0	0
GAS NATURAL	0	0	0	2.456	3.275	3.275	3.275	3.275
CARBONES TÉRMICOS Y COKE DE PETRÓLEO	100	100	100	100	100	110	110	110
<b>SIDERÚRGICO</b>	<b>2.620</b>	<b>3.025</b>	<b>3.030</b>	<b>3.030</b>	<b>3.235</b>	<b>3.240</b>	<b>3.245</b>	<b>3.250</b>
MINERAL DE HIERRO E. Y TRAT.	0	0	0	0	0	0	0	0
CHATARRAS DE HIERRO	120	125	130	130	135	140	145	150
CARBONES (USO EN SIDERURGLA)	0	0	0	0	0	0	0	0
PRODUCTOS SIDERÚRGICOS	2.500	2.900	2.900	2.900	3.100	3.100	3.100	3.100
<b>METALÚRGICO</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>90</b>	<b>95</b>	<b>90</b>	<b>95</b>	<b>95</b>	<b>100</b>
PIRITAS	0	0	0	0	0	0	0	0
OTROS MINERALES E. Y TRAT.	55	60	75	80	80	85	85	90
OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS	15	15	15	15	10	10	10	10
<b>ABONOS</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>
FOSFATOS	0	0	0	0	0	0	0	0
POTASAS	0	0	0	0	0	0	0	0
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	282	282	282	282	282	300	300	300
<b>QUÍMICO</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>200</b>	<b>200</b>
PRODUCTOS QUÍMICOS	180	180	180	180	190	190	200	200
<b>MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN</b>	<b>225</b>	<b>225</b>	<b>225</b>	<b>225</b>	<b>225</b>	<b>235</b>	<b>235</b>	<b>235</b>
ASFALTO (BETÚN)	0	0	0	0	0	0	0	0
CEMENTO Y CLINKER	150	150	150	150	150	160	160	160
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	75	75	75	75	75	75	75	75
<b>AGROGANADERO Y ALIMENTARIO</b>	<b>167</b>							
CEREALES Y SUS HARINAS	5	5	5	5	5	5	5	5
HABAS Y HARINAS DE SOJA	0	0	0	0	0	0	0	0
FRUTAS, HORTALIZAS Y LEGUMBRES	85	85	85	85	85	85	85	85
VINOS, BEBIDAS, ALCOHOLES Y DERIVADOS	50	50	50	50	50	50	50	50
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	12	12	12	12	12	12	12	12
PIENSOS Y FORRAJES	15	15	15	15	15	15	15	15
<b>OTRAS MERCANCÍAS</b>	<b>169</b>	<b>169</b>	<b>169</b>	<b>164</b>	<b>154</b>	<b>159</b>	<b>159</b>	<b>159</b>
MADERAS Y CORCHO	125	120	115	110	100	100	100	100
SAL COMÚN	1	1	1	1	1	1	1	1
PAPEL Y PASTA	3	3	3	3	3	3	3	3
MAQUINARIA, APARATOS, HERRAMIENTAS	10	15	15	15	15	15	15	15
RESTO DE MERCANCÍAS	30	30	35	35	35	40	40	40
<b>TRANSPORTES ESPECIALES</b>	<b>108</b>	<b>114</b>	<b>126</b>	<b>130</b>	<b>131</b>	<b>137</b>	<b>137</b>	<b>138</b>
AUTOMÓVILES Y SUS PIEZAS	2	2	2	5	5	5	5	5
TARAS DE PLATAFORMA Y CAMIONES RORO	52	56	63	63	64	68	68	68
TARAS DE CONTENEDOR	54	56	60	61	62	64	64	65
TRÁNSITO CONTENEDOR (NETO)	0	0	0	0	0	0	0	0
CONTENEDORES UNIDADES, TEU	27.013	28.009	30.030	30.580	30.722	31.780	31.823	32.376
<b>TOTAL</b>	<b>3.921</b>	<b>4.337</b>	<b>4.369</b>	<b>6.829</b>	<b>7.849</b>	<b>7.908</b>	<b>7.923</b>	<b>7.934</b>

Tabla 13: Previsión de tráfico según naturaleza y uso (2002-2009)

## 1.5. NECESIDADES FUTURAS Y AMPLIACIONES PREVISIBLES

### 1.5.1. Actividad comercial

Como ya se ha visto, las empresas siderúrgicas saguntinas pertenecientes al grupo siderúrgico ARCELOR anunciaron un incremento del número de toneladas que mueven a través del puerto. También se ha resaltado el aumento de tráfico que tendrá lugar cuando Unión Fenosa comience su actividad a través del puerto y las nuevas empresas que se instalarán en Parc Sagunt. Estos hechos, unidos a la proximidad de Valencia y a la posibilidad de que un tráfico de contenedores o de otro tipo se traslade de Valencia a Sagunto, funcionando ambos puertos como una sola infraestructura de transporte marítimo, conlleva que la actividad comercial del puerto vaya a aumentar de forma considerable.

Además, se han detectado problemas de falta de capacidad para absorber los crecimientos de tráfico siderúrgicos esperados tal y como se puso de manifiesto en el “Análisis económico-financiero de la Ampliación del Puerto de Sagunto”, estudio realizado en 2001 sin presuponer tráfico de gas natural para la regasificadora de Unión Fenosa ni tráficos que surjan de empresas de Parc Sagunt.

Por lo que, como se expone en la memoria del anteproyecto de la “Ampliación del Puerto de Sagunto” de 2000, y partiendo de las previsiones de tráfico de productos siderúrgicos que Sidmed, Galmed y Solmed proporcionaron entonces a la Autoridad Portuaria:

*“Visto todo lo anterior, y dada la trascendencia de la operación, los responsables de las citadas empresas siderúrgicas han urgido, tanto a la concesionaria de la terminal (MARVALSA) como a la A.P.V., responsable de las*

*instalaciones de Sagunto, la adecuación y ampliación de las actuales instalaciones de forma que fueran capaces de atender el incremento de tráfico previsto de productos siderúrgicos.*

*Las conclusiones de los análisis efectuados conducen a que las actuales instalaciones del Muelle Sur del Puerto de Sagunto queden exclusivamente para atender productos siderúrgicos trasladando provisionalmente los otros tráficos actuales al Muelle Centro, dificultándose consiguientemente su explotación, y aún así el Muelle Sur no sería capaz de absorber el tráfico siderúrgico propuesto por Sidmed y empresas vinculadas. Se precisa, por tanto, la obtención de mayor línea de atraque y superficie de depósito y manipulación. Para ello es preciso la construcción de un nuevo muelle paralelo al actual, situado al Sur de la nueva zona de operaciones ampliada, con lo que se genera una superficie que daría cabida a la manipulación del incremento de mercancías de Sidmed y de las empresas siderúrgicas vinculadas. La construcción de este nuevo muelle requiere la realización de unas obras de protección que aseguren su operatividad y que consisten en la prolongación del actual dique de abrigo del Puerto y la construcción de un nuevo contradique. Esta misma inversión permite generar espacio abrigado para la ampliación de infraestructura portuaria para otro tipo de tráficos.*

.....

*El óptimo aprovechamiento de la nueva zona de agua protegida, recomienda la planificación de una dársena que permita la futura construcción de otros dos nuevos muelles y la creación de sus correspondientes zonas de operación. Estas zonas estarían básicamente destinadas a graneles sólidos, graneles líquidos y a mercancía general (con la utilidad de poder acoger mercancías cuya manipulación conviniera alejar del núcleo urbano de Sagunto), a nuevas actividades que se desarrollarán como resultado de los dos nuevos grandes polígonos industriales ubicados en las proximidades del Puerto de Sagunto y a la posibilidad de servir de expansión al previsiblemente*

*congestionado Puerto de Valencia, especialmente en lo que se refiere al tráfico de contenedores.”*

Y como se cita en un anejo del mismo anteproyecto:

*“La Autoridad Portuaria de Valencia tiene previsto acometer las obras objeto de la ampliación en varias fases, de acuerdo con las necesidades de nuevos atraques que se planteen, la disponibilidad de inversión privada y la capacidad presupuestaria de inversión de que se disponga.*

*El orden de prioridad de las obras a construir aconseja acometer en un primer momento las instalaciones necesarias para proceder al movimiento de productos siderúrgicos puesto que, como ya se ha visto, los actuales muelles con que cuenta el Puerto de Sagunto son insuficientes para absorber la demanda que para este tipo de carga estiman las perspectivas de tráfico ya expuestas.*

*Se propone la construcción en una primera fase del denominado Nuevo Muelle Norte, adosado al trasdós del Muelle Sur de la actual dársena. La longitud total de atraque resultante será de 606 m con un calado de 12 m, aunque con el muelle cimentado a la cota -16 m, lo que permitiría en un futuro profundizar hasta dicha cota -16 m sin más que dragar la dársena y sin tener que proceder a ningún tipo de refuerzo del muelle para evitar su descalce. En el extremo Oeste del muelle se prevé la construcción de un tacón ro-ro de 30 m de anchura.*

*Para conseguir una operatividad aceptable de este nuevo muelle, se prevé la construcción de un nuevo dique de abrigo, de traza sensiblemente paralela al dique actual (dirección N-S), con el morro de arranque a una distancia aproximada de 230 m al Este del dique existente, y con una longitud total de 1.220 m. Se aconseja proceder a la construcción del dique en una única*

*actuación por dos razones fundamentales: por un lado proporciona un abrigo suficiente al nuevo atraque que garantice su operatividad durante un periodo prolongado del año, lo que no se asegura con diques de menor longitud, y por otro permite una construcción más económica por metro lineal de estructura que si se abordase en dos o más actuaciones sucesivas.*

*En esta primera fase se procedería, asimismo, al dragado del canal de entrada al puerto y de la dársena de atraque, a una profundidad de 12 m, con una anchura frente al Nuevo Muelle Norte de 300 m medidos a partir del borde del cantil.*

*Los materiales que se obtengan del dragado está previsto utilizarlos como relleno de explanada, tanto para la 1ª fase como para fases sucesivas. Será necesario acometer la construcción de un contradique en talud, para generar las condiciones de operatividad del muelle y también con objeto de contener los materiales (previsiblemente arenosos) excedentes del dragado que servirán como relleno de explanada en fases sucesivas. La longitud total prevista para esta primera fase del contradique será de 2.000 m, divididos en cuatro tramos o alineaciones de 493 m, 902 m, 157 m y 448 m, respectivamente.*

*La segunda fase contemplada para la ampliación del Puerto de Sagunto comprende las obras necesarias para finalizar definitivamente la nueva dársena exterior. Así se procedería a la finalización del contradique mediante una cuarta y última alineación de 286 m de longitud y sección tipo vertical, para permitir el atraque por el lado interior de la dársena.*

*De igual manera se construirán dos nuevos muelles denominados Nuevo Sur y Oeste, de longitudes 916m, 599 m respectivamente, estando situados los dos en la nueva dársena. En la esquina entre los muelles Nuevo Sur y Oeste se dispondrá un nuevo tacón para tráfico ro-ro de 30 m de anchura.*

*Las obras finalizarían con el dragado de entrada a la cota -15,50 m y de la totalidad de la dársena a la cota -14 m, aunque la profundidad de cimentación de los muelles permitiría la profundización en un futuro hasta la cota -16 m sin necesidad de obras adicionales en las estructuras.”*

Este anteproyecto hubo de ser modificado al confirmarse el establecimiento de la regasificadora en el extremo del Nuevo Muelle Sur, de modo que se rediseño la planta de la ampliación para dejar espacio para los requerimientos de Unión Fenosa, sin mermar las capacidades. El diseño final en planta de la ampliación se recoge en los planos. La denominación de los nuevos muelles se muestra en rojo en la figura 15:

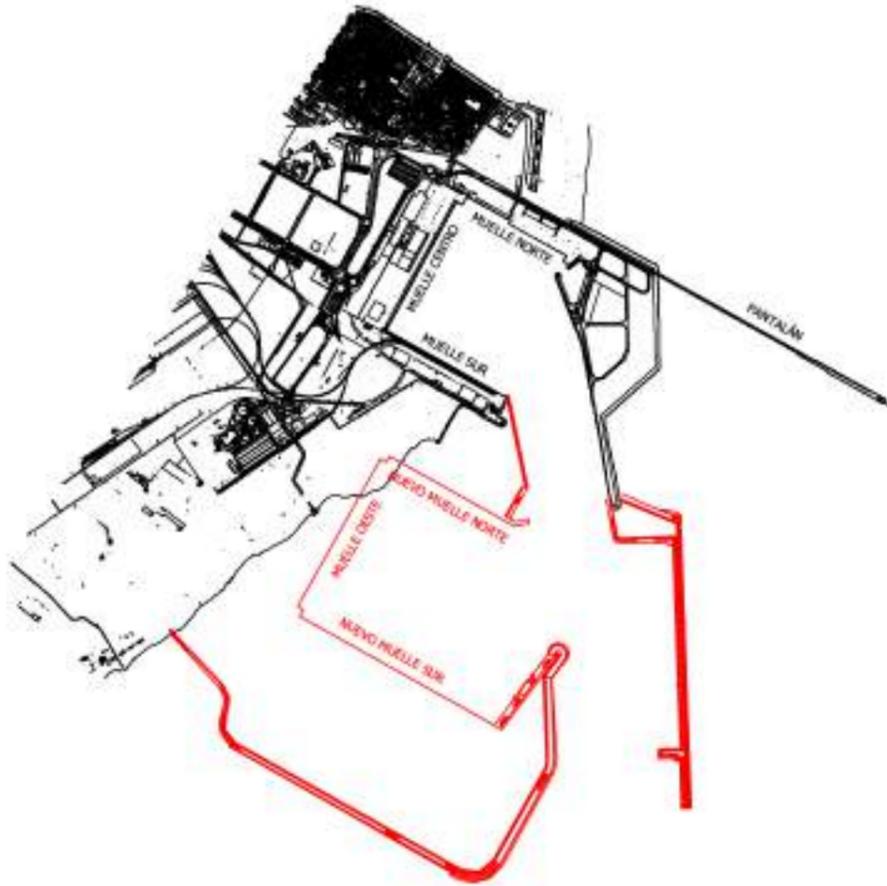


Figura 15: Esquema de la ampliación con los nuevos muelles

Las capacidades máximas potenciales estimadas para ofrecer un servicio de calidad de los nuevos muelles, en lo que a línea de atraque se refiere son las siguientes:

C (Nuevo Muelle Norte) = 2.106.000 Tn/año

C (Muelle Oeste) = 1.944.000 Tn/año

C (Nuevo Muelle Sur) = 796.070 TEUs/año

Estos resultados, obtenidos también en el documento “Análisis económico-financiero de la ampliación del Puerto de Sagunto”, se basan en el incremento de algunos rendimientos utilizados para el cálculo de la capacidad actual. Esto se justifica por la mejora de los equipos y las operaciones que tendrá lugar a lo largo de los 20 años a partir de la finalización de la construcción de la ampliación que comprende dicho estudio. Además es razonable pensar en un aumento del número de turnos de trabajo en ciertos tráficos, lo que contribuiría aún más al aumento de las capacidades.

En cuanto a la explotación del nuevo puerto, en el documento citado anteriormente se sugería que el tráfico del Nuevo Muelle Norte sea, en principio, mercancía general no contenedorizada y, en concreto, productos siderúrgicos. Con ello se pretende que el actual Muelle Sur y el mencionado Nuevo Norte constituyan un muelle especializado en el tráfico de productos siderúrgicos, de gran importancia en el conjunto del Puerto de Sagunto, como ya se ha puesto de manifiesto.

De momento se prevé que el Muelle Oeste se dedique al resto de tráficos que se dan en el Puerto de Sagunto, con excepción del amoniaco y los productos perecederos, que seguirán moviéndose por el antiguo puerto, donde hay ubicadas instalaciones específicas para esos tráficos.

Por último, el Nuevo Muelle Sur quedaría disponible para cualquier tráfico que lo solicitara, quedando el extremo del muelle para ubicar la regasificadora de Unión Fenosa.

Sólo dos años después de redactarse el anteproyecto, y recién comenzada la ampliación, ya se han producido acercamientos de distintas empresas con vistas a la explotación de las nuevas áreas portuarias.

A las actividades industriales que se dan en la actualidad se suma la regasificadora de Unión Fenosa, que es una instalación privada dentro de la ampliación igual que viene siéndolo Fertiberia.

Además, se dispone de espacio para ubicar un posible astillero o industrias o empresas de transformación asociadas al tráfico marítimo.

En cualquier caso, las necesidades asociadas a nuevas actividades logísticas e industriales tienden a desarrollarse fuera del puerto. A este respecto, se dispone de grandes superficies de terreno urbanizado y por urbanizar fuera de los límites de la zona portuaria.

El creciente número de empresas que se están estableciendo o ampliando en las proximidades, la creación de nuevos polígonos industriales y la progresiva ocupación de los ya existentes, auguran a estas actividades un gran futuro, que redundará en aumentos de tráfico por el puerto.

Por otra parte, para el establecimiento o realización de estas actividades en el puerto existen las limitaciones que impone el Plan General de Sagunto en cuanto a actividades nocivas y peligrosas, así como las ordenanzas reguladoras de este tipo de actividades. Conviene recordar en este punto la proximidad del casco urbano a la zona Norte del puerto y una creciente presión urbana y de

población en esa zona. Sin embargo, fuera de la Zona de Servicio se está desarrollando gran cantidad de suelo industrial como el comentado Parc Sagunt. En estos momentos los planes de desarrollo de las industrias siderúrgicas son los que están más avanzados, habiéndose realizado en varias de ellas obras de ampliación para aumentar su capacidad de producción.

#### 1.5.2. Actividades complementarias

En la “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto” de 1998, se identificó una zona del puerto como “Uso Público”, esta zona corresponde a una franja que discurre sensiblemente paralela al Muelle Norte junto a la playa y que bordea la explanada de relleno hasta el dique. En el plano que figura en la citada Propuesta, que se adjunta como anejo nº 4, se muestra dicha zona y se apunta lo siguiente: “Utilización condicionada parcialmente a la construcción de la prolongación del dique de abrigo”. Con lo que esta franja será Uso Complementario público para libre disfrute de los ciudadanos cuando las obras de ampliación lo permitan.

También en dicha propuesta se señala junto al pantalán que dicha instalación será para Granel Sólido y comenta lo siguiente: “Mantenimiento en servicio en tanto no se disponga de instalaciones alternativas en la ampliación”. Con lo que el pantalán también pasará a ser Uso Complementario público cuando se cumpla la premisa anterior.

En cuanto a actividades culturales, ya se ha mencionado que la Ciudad de las Artes Escénicas incluye reserva de suelo dentro de la actual Zona de Servicio del Puerto. Para lograr el uso y disfrute de dichas actividades culturales, y siempre y cuando estas actividades no conlleven restricción alguna para las actividades propias de una infraestructura de transporte portuario, la Autoridad

Portuaria de Valencia tiene previsto en la nueva Zona de Servicio que se propone: No incorporar a la nueva Zona de Servicio gran parte de los terrenos de reserva situados junto al Muelle Centro de los que es titular de un derecho de opción de compra, incluyendo únicamente, una parcela de los mismos de aproximadamente 3.500 m<sup>2</sup> para la construcción de un nuevo vial de circunvalación que permita establecer la conexión Norte-Sur. Y desafectar una parcela de similar extensión situada inmediatamente al Noreste de la anterior en el Muelle Centro del Puerto, por donde discurre el actual vial provisional de circunvalación existente en su parte Norte. Lo anteriormente expuesto se explica detalladamente más adelante.

#### 1.5.3. Actividades pesqueras

La actividad pesquera del Puerto de Sagunto no es especialmente importante respecto al nivel de capturas de pesca fresca que entra por otros puertos de la Autoridad Portuaria. Tiene un comportamiento muy irregular, pues depende en gran medida del número de embarcaciones que en cada momento pertenezcan a la Cofradía de Pescadores. De momento no se prevén grandes cambios ni necesidad de más espacio destinado a esta actividad.

#### 1.5.4. Actividades náutico-deportivas

Aunque en el Puerto de Sagunto no se ha dado esta actividad, si que dispone de espacio dentro de su Zona de Servicio de agua para ubicar, si en el futuro algún ente privado o público estuviera interesado, las instalaciones necesarias para llevar a cabo dicha actividad.

Este espacio de agua de unos 114.000 m<sup>2</sup> está situado al Este del último tramo del dique actual y limitada al Norte por otro tramo de dicho dique y al Sur

por el tramo inicial de lo que será la prolongación del dique de abrigo. El límite por el Este lo formaría una hipotética línea que en casi prolongación del 2º tramo del actual dique uniera con el punto de quiebro exterior del nuevo dique. Toda ella pertenece a la Zona II o aguas exteriores.

#### 1.5.5. Accesos y Comunicaciones

Aunque en estos momentos los accesos al Puerto de Sagunto están bien dimensionados, teniendo en cuenta que la ampliación viene justificada por un aumento del tráfico marítimo y, en consecuencia, del terrestre, cabe hablar de actuaciones futuras que mejoren los accesos al puerto.

##### *1.5.5.1. Carretera*

En estos momentos se está negociando con diferentes administraciones (Ministerio de Fomento y Generalitat Valenciana) para concretar los nuevos accesos a la ampliación del puerto. Sin embargo, hay algunas actuaciones en marcha y otras previstas independientes de dicha ampliación.

Hasta hace poco, los vehículos que querían acceder desde el Norte de la A-7 ó de la N-340 al puerto tenían que atravesar el núcleo urbano de Sagunto, con el inconveniente que esto suponía para la población y para el propio tráfico. Por ello, este mes de junio, se finalizó el traslado del peaje de la autopista desde su ubicación anterior en Puzol hasta la zona del Pontazgo, situada al Norte de la localidad de Sagunto. La Generalitat Valenciana, el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento de Sagunto y la empresa concesionaria de la A-7, han acordaron el traslado del peaje y la construcción de un tercer carril en cada calzada, de forma que la autopista sirva de variante gratuita al tráfico que cruzaba Sagunto por la travesía de la carretera N-340.

Esta solución incluye la conexión del tramo liberado de la A-7 con la N-340 en dirección a Castellón y el enlace con la autovía Sagunto-Somport (N-234), que conectará también con el acceso al puerto.

También está previsto, por parte del Ministerio de Fomento, duplicar la calzada del Acceso Sur al Puerto de Sagunto. Esta vía se desarrolla en calzada única en la mayor parte de su recorrido, registrando numerosas incorporaciones a fincas colindantes e intersecciones resueltas a nivel. A través de esta carretera se realiza el acceso al puerto y al área industrial asociada, lo que implica ya hoy en día un elevado tráfico de vehículos pesados, aún mayor con la futura explotación de la nueva dársena del puerto. El proyecto contempla la duplicación de la calzada actual así como el control total de accesos. El trazado se inicia en el final del desdoblamiento de la N-234, inmediatamente después del enlace con la N-340, para entroncar con el tramo ya desdoblado de acceso al puerto, una vez superada la glorieta de conexión con la V-7014. El desarrollo total es de 3,5 km. Esta actuación se encuentra en fase de proyecto pendiente de aprobación.

Respecto a la N-340, se encuentra en fase de proyecto la duplicación de calzada en el tramo Almenara-Sagunto.

Desde el punto de vista de las conexiones con el Puerto de Valencia, hay un tema fundamental: disponer de un acceso directo por el Norte a dicho puerto. Por una parte existe la prohibición municipal de circulación de camiones por el interior del recinto urbano de Valencia. Por otra parte, no existe un eje directo que permita el recorrido Norte/Noroeste – Puerto de Valencia (y viceversa) sin atravesar dicho núcleo urbano. Por tanto, hoy en día, los vehículos pesados que llegan/salen al/del Puerto de Valencia desde/hacia esas direcciones están obligados a seguir por la A-7 que circunvala el Área Metropolitana para después enlazar con la V-30 (circunvalación interior) que conecta directamente con el

Acceso Sur al puerto. Todo esto obliga a dichos vehículos pesados a hacer un recorrido adicional de aproximadamente 16 km.

Dada la situación geográfica del Puerto de Sagunto, a 18 km al Norte de Valencia, el Acceso Norte al Puerto de Valencia permitirá que ambos puertos trabajen en sintonía. Si se tiene en cuenta la proximidad, apenas diez millas náuticas, y las posibilidades que ofrece una operación conjunta de ambos puertos, es fundamental que las conexiones terrestres sean lo más completas y fluidas posible.

En la figura 16 se observa el tramo que ya existe al Norte de Valencia y el tramo que se reclama para completar el Acceso Norte al Puerto de Valencia.



Figura 16: Acceso Norte a Valencia

En cuanto a la ampliación del Puerto de Sagunto, ésta exige un nuevo acceso ya que el Acceso Norte al Puerto de Sagunto es poco operativo por ahora dada la urbanización próxima y lo será menos en el futuro por la Ciudad de las Artes Escénicas. En cuanto al Acceso Sur, aunque se desdoble es claramente

insuficiente para atender a exigencias derivadas de la ampliación. Por ello, es necesario planificar un nuevo acceso que directamente conecte con la ampliación con los itinerarios nacionales e internacionales más importantes.

#### 1.5.5.2. Ferrocarril

Las necesidades del puerto actual están cubiertas para el tráfico que tiene, aunque existe la servidumbre de que el acceso es privado (propiedad de Sidmed) y realmente, salvo Fertiberia en algún caso, el uso es exclusivo de Sidmed. Sin embargo, con vistas a la ampliación futura y de acuerdo con las tendencias de transporte de la Unión Europea (Libro Blanco) es absolutamente urgente e imprescindible gestionar un nuevo acceso ferroviario al puerto que conecte con la red general. Este acceso se está gestionando conjuntamente con el de carretera en el ámbito de las negociaciones que se citan en 5.5.1.

## 1.6. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

### 1.6.1. Zona de Servicio terrestre

El análisis recopilado en el presente documento conduce a proponer como delimitación de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto en su componente terrestre el área contemplada en el plano nº 2.4.

La Zona de Servicio que se propone queda plenamente integrada bajo la delimitación que el Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto establece para la “Zona Portuaria” por lo que no debe presentar dificultades de índole urbanística.

La nueva delimitación propuesta altera la actual Zona de Servicio aprobada por O.M. de 18 de diciembre de 1991 en dos aspectos: por un lado, incluye los terrenos de la futura ampliación recientemente iniciada, y por otro, no incorpora gran parte de los terrenos de reserva contiguos al Muelle Centro y se desafecta una parcela de ésta situada al Noreste de los anteriores. En el primer caso, como la ampliación de la Zona de Servicio actual es consecuencia de una obra nueva que gana terreno al mar, no es necesaria justificación alguna ya que no afecta a propiedades privadas. En el segundo, la no incorporación en la nueva Zona de Servicio que se propone de gran parte de los terrenos reserva y la desafección de una parcela se explica con detalle en el apartado 1.8.

La zona terrestre que se delimita en este documento está configurada por nueve áreas para las que se proponen distintos usos básicos. Estas áreas están en línea con las establecidas en la “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto”. Se citan a continuación sus usos básicos, que se detallarán en el punto siguiente.

**Área 1:** Espacio caracterizado por la presencia del pantalán que actualmente tiene el tráfico comercial propio del mismo. Se ha previsto que esta instalación pierda su carácter comercial y sea de uso público cuando exista una alternativa en otras áreas del puerto para atender los tráficos que actualmente se dan en el pantalán. El uso que tendrá entonces será **uso complementario público** y, hasta que esto sea así su uso será, provisionalmente, el **uso comercial**.

**Área 2:** Asociada al **uso comercial**, comprende parte del dique existente y su prolongación para proporcionar abrigo a la ampliación.

**Área 3:** Espacio al que se le asigna provisionalmente un **uso comercial**. Esta área será de **uso complementario público** cuando se den las condiciones necesarias según el documento “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto”.

**Área 4:** Asociada al **uso comercial**, donde interesa potenciar la actividad existente en la actualidad.

**Área 5:** Ligada al **uso pesquero**, donde se pretende consolidar la actividad que se da actualmente. Se limita a la dársena existente y sus instalaciones anejas.

**Área 6:** Asociada al **uso comercial**, donde interesa consolidar la actividad existente en la actualidad con las instalaciones y equipos necesarios para potenciar su uso.

**Área 7:** Espacio de **uso comercial** que incluye parte de la factoría de Fertiberia.

**Área 8:** Constituida fundamentalmente por los terrenos de nueva creación que va a generar la ampliación aunque también incluye terrenos existentes que figuran como área de reserva en la Zona de Servicio vigente. En esta área, que se dedicará al **uso comercial**, se prevé que se puedan establecer nuevas empresas concesionarias para satisfacer las necesidades de los incrementos de tráfico esperados y en ella se ubicará la central regasificadora (figura 17).

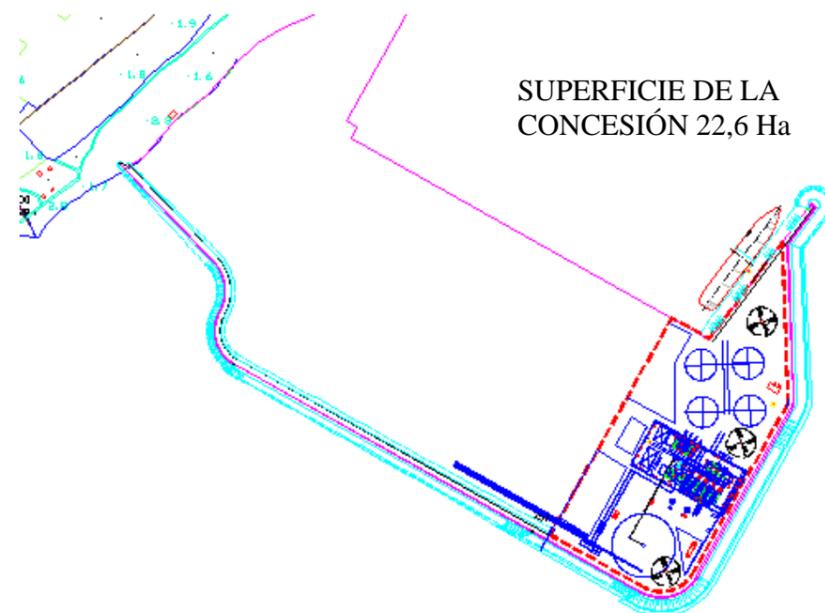


Figura 17: Ubicación de la regasificadora

**Área 9:** Se denomina así el resto de la Zona de Servicio y constituye el **área de reserva** portuaria ya que no se va a ver directamente afectada por la ampliación.

### 1.6.2. Zona de Servicio de agua

La superficie total de agua destinada a Zona de Servicio del puerto que se propone coincide, fundamentalmente, con la delimitación provisional geográfica de la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto, aprobada por Consejo de Administración con fecha 8 de mayo de 2022, y comprende la Zona I y Zona II.

a) Zona I: está constituida por las aguas abrigadas del puerto delimitadas por la línea imaginaria que une el morro del dique exterior con el punto de encuentro de las dos alineaciones del contradique perpendiculares entre sí.

b) Zona II: coincide con los Límites Geográficos de la Prestación del Servicio de Practicaje del Puerto de Sagunto, exceptuando una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros. Estos límites son los siguientes:

- Límite exterior de la Zona I.
- Una línea recta, dirección verdadera 055°, con origen en el punto de intersección de la línea de costa al Norte del puerto marítimo de Sagunto con la escollera de arranque del pantalán de dicho puerto
- La costa al Sur del Puerto marítimo de Sagunto, y
- Un arco de circunferencia, de cuatro millas náuticas (4 mn) de radio, trazado, con centro en el extremo Sur de la escollera del nuevo dique exterior del puerto marítimo de Sagunto, en los cuadrantes NE, SE y SW, entre los límites anteriores.

En dicho Consejo de Administración se aprobaron igualmente las Zonas de Fondeo o Espera de Buques, Zona de Varad de Buques y Punto de Embarque y Desembarque del Práctico, propuestos por la Capitanía Marítima de Valencia e incluidos en los límites geográficos anteriores. De dichas áreas, se modifican ahora la Zona A, o Zona de Fondeo para su utilización por buques que no

transporten mercancías peligrosas y la Zona de Varada, que quedan definidas del siguiente modo:

- Zona de fondeo para buques que no transporten mercancías peligrosas, queda definida por los puntos siguientes:

1.- 39° 38',67 N	2.- 39° 38',67 N
00° 10',45 W	00° 09',15 W
3.- 39° 37',66 N	4.- 39° 37',66 N
00° 09',72 W	00° 11',03 W

- Zona de Varada de Buques: queda definida por el área comprendida entre dos líneas rectas, paralelas entre sí, que, con origen en los puntos siguientes:

1.- 39° 37',52 N	2.- 39° 37',08 N
00° 14',95 W	00° 15',38 W

se extiende, con demora verdadera 130°, una distancia de una milla náutica y media (1.5 mn), y la costa.

En la parte Norte de la Zona II y al Sur del pantalán actual, existen previsiones de desarrollar una zona náutico-deportiva cuya configuración definitiva aún no está decidida. Por lo anterior, en el plano correspondiente a la zona de servicio de agua se marca, de modo indicativo, el posible emplazamiento de las citadas instalaciones.

La Zona I y la Zona II se muestran en el plano nº 2.5.

## 1.7. ANÁLISIS PORMENORIZADO DE CADA ÁREA

La Zona de Servicio terrestre propuesta en este Plan de Utilización de los Espacios Portuarios incluye nueve áreas con sus correspondientes usos básicos.

En el presente capítulo se acomete el análisis pormenorizado de cada área y una descripción gráfica de las mismas con sus usos asignados se proporcionan en el plano nº 2.6.

### Área 1

El Área 1 de 11.956 m<sup>2</sup> está situada en la zona portuaria radicada en su extremo más septentrional y coincide con el pantalán. No cuenta con superficies de depósito para tráfico comercial, pero tiene el muelle del pantalán, que en la actualidad tiene tráfico comercial de graneles sólidos.

Los usos existentes y previsibles en tal espacio conllevan a proponer, cuando en la ampliación prevista existan instalaciones alternativas técnicamente razonables para satisfacer el tráfico de graneles sólidos, según lo acordado en la “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto” (anejo nº4), el **uso complementario público**. Mientras tanto, se le asigna, de un modo provisional, el **uso comercial**, y como uso específico el de granel sólido

Su descripción gráfica viene dada en el plano nº 2.6.1.

### Área 2

Esta área parte del final Suroeste del Área 4 y comprende el 4º y último tramo del dique de abrigo actual y la prolongación prevista del mismo. Esto supone 107.249 m<sup>2</sup>.

El uso asignado a esta área es el **uso comercial**, y como usos específicos los de mercancía general, granel sólido y granel líquido, previendo la posibilidad de construcción de nuevos muelles adosados al dique. También, y para aprovechar las posibilidades que ofrece la superficie de unos 29.000 m<sup>2</sup> a crear donde quiebra el dique, se permite la ubicación de empresas cuya actividad esté vinculada a la portuaria como actividades logísticas, reparación o construcción de buques, industrias relacionadas con el tráfico marítimo etc.

Su situación espacial viene indicada en el plano nº 2.6.2.

### Área 3

Esta área de 122.250 m<sup>2</sup> ocupa el espacio más septentrional de la Zona de Servicio.

Está constituida por la franja de separación entre la zona de operaciones del Muelle Norte y la playa, por parte del acceso al pantalán y por parte del relleno adosado a la dársena pesquera.

El área no dispone de muelles de atraque y su uso portuario es en la actualidad muy esporádico en la zona de relleno (instalaciones auxiliares, depósito de mercancías ...). Está previsto, en cumplimiento del acuerdo entre el Ayuntamiento de Sagunto y la Autoridad Portuaria sobre la “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto”, que esta área sea de **uso**

**complementario público** cuando esté operativa la nueva dársena o ampliación (Área 8). Hasta entonces se propone como uso básico el **uso comercial** y específico el de mercancía general.

Esta área viene grafiada en el plano nº 2.6.3.

#### Área 4

Contempla una superficie de 186.617 m<sup>2</sup> que comprenden parte del dique existente, parte de la zona de relleno, el Muelle Norte y su continuidad por el Muelle Centro hasta la prolongación del lateral de la nave de fundición hasta el mar.

De acuerdo con las actividades comerciales portuarias y de almacenamiento y distribución que se dan en esta área, así como las previsiones de tráfico realizadas, se propone como uso básico para el Área 4 el **uso comercial**, y como uso específico el de mercancía general según consta en la “Propuesta de zonificación de usos del Puerto de Sagunto”.

También se permite en esta área los usos específicos asociados a empresas cuya actividad esté vinculada a la portuaria.

Su situación viene indicada en el plano nº 2.6.4.

#### Área 5

Cuenta con una superficie de 24.182 m<sup>2</sup> y está constituida por la dársena pesquera y superficies adyacentes relacionadas con la actividad. En sus límites Sur y Oeste contacta con la dársena general del puerto. Al Norte y Sur queda limitada por el Área 4. Aquí se desarrollan todas las actividades relacionadas con

la pesca. Las principales instalaciones con que cuenta son las del suministro de combustible y la lonja, además de las casetas para almacenamiento de pertrechos y equipos.

El uso que se propone para esta área es el **uso pesquero** y su ubicación viene indicada en el plano nº 2 6.5.

#### Área 6

Esta área cuenta con una superficie de 407.846 m<sup>2</sup>. Comprende parte del Muelle Centro y el Muelle Sur del actual del puerto incluyendo la totalidad de la concesión de MARVALSA y una pastilla al Oeste lindando con la planta de Fertiberia por donde discurre el rack de tuberías de la misma. Esta división se debe fundamentalmente a sus diferentes características de explotación, así como de mercancías, pero sin embargo están agrupadas por un único uso básico característico.

En esta área se dan las actividades asociadas al uso comercial del puerto, así como las actividades de almacenamiento y distribución que se desarrollan desde el mismo. Cuenta con las instalaciones y servicios necesarios para desarrollar su actividad comercial, tales como las grúas, almacenes, elementos para la manipulación de las mercancías, etc., ya señalados en la descripción de la actividad portuaria.

Hay que señalar específicamente las instalaciones de la Terminal Integral Automatizada, con el gran almacén frigorífico y las dos grúas automáticas para carga y descarga de palets situados en el Muelle Centro. Por otro lado, el Muelle Sur es el único muelle que cuenta con acceso ferroviario.

De acuerdo con los usos que actualmente se dan en esta área y con las previsiones de tráfico realizadas, así como la ordenación actual de la misma, se propone como uso básico para el Área 6 el **uso comercial**, y como usos específicos los de granel líquido, granel sólido y mercancía general. Se han ampliado los usos específicos respecto a los de la “Propuesta de zonificación de usos del Puerto de Sagunto” en primer lugar permitiendo el granel sólido para contemplar la realidad de Fertiberia, entendiéndose que podría manejarse granel sólido de características similares al abono granulado que habitualmente se maneja sin producir ningún problema. En cuanto al granel líquido, se trata de no impedir actividades que coarten el normal desarrollo de un puerto y que en principio no resultan incompatibles con el entorno del área.

En cualquier caso, la APV se compromete a no autorizar en el Muelle Centro, comprendido dentro de esta área, actividades que puedan estar sujetas al Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.

También se permite en esta área los usos específicos asociados a empresas cuya actividad esté vinculada a la portuaria como actividades logísticas, reparación o construcción de buques, industrias relacionadas con el tráfico marítimo etc.

Su situación viene indicada en el plano nº 2.6.6.

### Área 7

El Área 7 cuenta actualmente con una superficie de 67.954 m<sup>2</sup>. Está ocupada principalmente por la fábrica de fertilizantes de Fertiberia. Por ello, se

propone como uso básico para el Área 7 el **uso comercial** y como específico el industrial.

Su situación se recoge en el plano nº 2.6.7.

### Área 8

El Área 8 es la ampliación ya iniciada del Puerto de Sagunto, que incluye espacios que pertenecen a la Zona de Servicio vigente. En la actualidad en esta área no hay construcciones ni infraestructuras. Dado que la ampliación viene motivada por las expectativas de crecimiento de ciertos tráficos del puerto y la necesidad de disponer de nuevas instalaciones para atenderlos, se propone como uso básico para esta Área 8 el **uso comercial**. Su superficie ocupa 1.652.779 m<sup>2</sup>.

En cuanto a usos específicos, los propios del tráfico de mercancías: granel líquido, granel sólido y mercancía general, reservando una pastilla en el Nuevo Muelle Sur para ubicar una central regasificadora.

Esta instalación está plenamente amparada por el uso específico “Granel líquido” ya que realmente lo que se manipula en ella a efectos portuarios es Gas Natural Licuado que será trasvasado desde los buques hasta la propia instalación. Por otro lado, lo anterior está refrendado por los usos habituales en el Sistema Portuario Español en el que los puertos con instalaciones similares las tienen amparadas bajo el citado uso específico “Granel líquido”.

También queda abierta en esta Área 9 la posibilidad de que se establezcan empresas vinculadas a la actividad portuaria como actividades logísticas, reparación o construcción de buques, industrias relacionadas con el tráfico marítimo etc. Estos usos no varían el uso básico comercial del área y no se puede descender ahora con certeza a más usos específicos por ser un área de nueva

creación sobre la que ya hay peticiones, pero sólo la regasificadora está confirmada.

En el plano nº 2.6.8. se recoge esta Área 8.

### Área 9

Dispone de una superficie de 49.997 m<sup>2</sup>. En previsión de necesidades futuras de superficie en el Puerto de Sagunto, se propone destinar estos terrenos al **uso de reserva**.

Su ubicación espacial viene indicada en el plano nº 2.6.9.

## 1.8. NUEVA DELIMITACIÓN Y DESAFECTACIÓN DE UNA PARCELA DE LA ZONA DE SERVICIO

La nueva delimitación propuesta altera la actual Zona de Servicio aprobada por O.M. de 18 de diciembre de 1991 en dos aspectos: por un lado, incluye los terrenos de la futura ampliación recientemente iniciada, y por otro, no incorpora gran parte de los terrenos de reserva contiguos al Muelle Centro y se desafecta una parcela de ésta situada al Noreste de los anteriores.

En el primer caso, como la ampliación de la Zona de Servicio actual es consecuencia de una obra nueva que gana terreno al mar, no es necesaria justificación alguna ya que no afecta a propiedades privadas.

En el segundo, para explicar la no incorporación a la nueva Zona de Servicio de gran parte de los terrenos reserva y la desafectación de una parcela, debemos señalar los siguientes antecedentes:

La Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante APV) es titular de un derecho de opción de compra fruto del acuerdo del entonces (hoy APV) Puerto Autónomo de Valencia (en adelante PAV) – Altos Hornos del Mediterráneo, S.A. (en adelante AHM), y – Siderúrgica del Mediterráneo, S.A. (en adelante SIDMED), de 30 de abril de 1989, por el que AHM cedió, sin contraprestación alguna, al PAV la propiedad de 79.000 m<sup>2</sup> adosados al Muelle Centro (que lindan con la zona marítimo-terrestre, pero están fuera de la misma) y, además, AHM otorgó al PAV una opción de compra sobre los terrenos de su propiedad contiguos a los terrenos cedidos.

El 28 de diciembre de 1990 el PAV ejerció parte de la opción de compra comprando 8.500 m<sup>2</sup> a AHM para la construcción del edificio de oficinas del mismo en el Puerto de Sagunto.

En 1991 se aprueba la O.M. de 18 de diciembre que delimita la actual Zona de Servicio del Puerto de Sagunto.

El 30 de julio de 1992 el Consejo de Administración del PAV acordó ceder a TEMARSA (empresa adjudicataria de la Terminal Integral Automatizada – T.I.A.) la opción de compra sobre los terrenos restantes propiedad de AHM por el plazo de un año. A la finalización de este plazo se prorrogó por dos años la cesión, finalizando el nuevo plazo el 28 de julio de 1995, recuperando la opción de compra la APV.

El 18 de diciembre de 1998 la APV acordó no ejercitar, hasta el 31 de diciembre de 1999, la opción de compra sobre una parcela de 1.548 m<sup>2</sup> anexa a la rotonda del alto horno nº 2 y dentro de los terrenos objeto de opción de compra que cedió AHM al PAV. Esta parcela será segregada de la opción de compra pactada con AHM (30 de abril de 1989) con el fin exclusivo de que sean utilizados para la ampliación de la rotonda del citado alto horno de acuerdo con el proyecto de rehabilitación de éste aprobado por el Ministerio de Fomento, entendiéndose que de no cumplirse esta condición la APV mantendrá su derecho de opción de compra.

Los terrenos de reserva, objeto de opción de compra, están incluidos en el Proyecto de Plan Especial de delimitación de un Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana “Ciudad de las Artes Escénicas”, aprobado definitivamente mediante resolución de 18 de junio de 2001 del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalitat Valenciana.

Dados los antecedentes anteriores, en la nueva Zona de Servicio que se propone, la Autoridad Portuaria de Valencia tiene previsto:

A. No incorporar a la nueva Zona de Servicio gran parte de los terrenos de reserva situados junto al Muelle Centro de los que, como hemos dicho, la APV es titular de un derecho de opción de compra, incluyendo únicamente, una parcela de los mismos de 3.459 m<sup>2</sup> para la construcción de un nuevo vial de circunvalación que discurre sensiblemente paralelo al provisional existente y permite restablecer la conexión Norte-Sur. Esta parcela linda: al Norte y al Oeste, con resto de terrenos objeto de opción de compra donde se desarrollará la Ciudad de las Artes Escénicas; al Este, con actual vial provisional de conexión Norte-Sur del Muelle Centro; y al Sur, con la rotonda de distribución de tráfico interior del Puerto situada en el acceso Sur del mismo.

Hemos de señalar que, salvo para la construcción de las oficinas de la APV en el Puerto, no se ha ejercitado el derecho de opción de compra por no haber surgido la necesidad de utilización de los terrenos de reserva. Esto ha sido así porque los mismos se preveían para una posible expansión de la T.I.A. que no se ha llevado a cabo y que de producirse ahora sería más lógico que fuera hacia la futura dársena.

B. Y desafectar una parcela de 3.466 m<sup>2</sup> situada inmediatamente al Noreste de la anterior en el Muelle Centro del Puerto, por donde discurre la parte Norte del actual vial provisional de circunvalación existente, que tiene una utilidad marginal para el puerto dada su ubicación, al tiempo que se haya incluida en el ámbito del Proyecto “Ciudad de las Artes Escénicas”. Esta parcela linda: al Norte y al Oeste, con la actual rotonda de distribución de tráfico situada frente a la entrada Norte del puerto, y con resto de terrenos objeto de opción de compra y la nave de talleres generales situada en los mismos, donde se desarrollará la

Ciudad de las Artes Escénicas; al Este y al Sur, con la actual concesión otorgada a la empresa Marítima Valenciana, S.A., en el Muelle Centro del Puerto. Esta parcela se recoge en el plano 2.8.

Con ambas actuaciones la APV pretende ejecutar el nuevo vial de circunvalación diseñado que permite establecer una mejor conexión Norte-Sur y que discurre sensiblemente paralelo al provisional existente, completándose la actuación con una nueva rotonda en el interior del puerto junto al acceso Norte que permite realizar todos los movimientos necesarios para la correcta operatividad del puerto. Todo lo anterior ha quedado reflejado en el “Protocolo de intenciones entre la Generalitat Valenciana y la Autoridad Portuaria de Valencia” suscrito el 20 de junio de 2002 (figura 18).

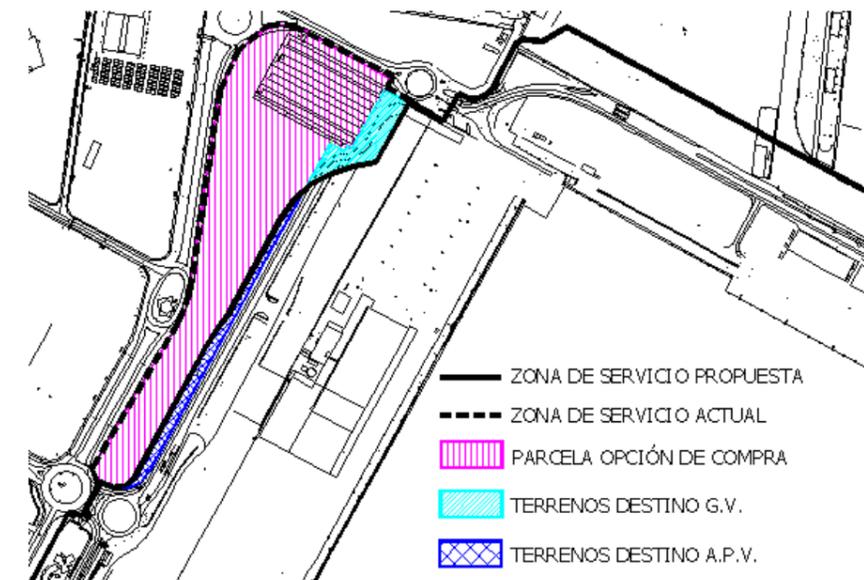


Figura 18: Terrenos objeto de desafectación y permuta

## 1.9. EFECTOS, VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DEL P.U.E.P.

Con el fin de fijar los efectos del presente P.U.E.P., se siguen los siguientes criterios, elaborados por la Secretaría de General del Ente Público Puertos del Estado en marzo de 1995:

1.- La utilización de las diferentes áreas se efectuará de acuerdo con los usos básicos y específicos establecidos en el Plan de Utilización.

No obstante, la Autoridad Portuaria podrá efectuar en dichas áreas otros usos o actividades no previstas en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o se requieran temporalmente para la satisfacción de necesidades de mayor interés público, sin que tales usos puedan exceder en ningún caso del 20% de la superficie del área.

2.- En tanto no se desarrollen los correspondiente proyectos y se proceda a la construcción de instalaciones, la Autoridad Portuaria podrá autorizar usos públicos en los espacios de la Zona de Servicio que no estén directamente vinculados a la explotación comercial o portuaria, con carácter provisional y siempre que no condicionen o perturben el futuro desarrollo portuario.

3.- La realización por la Autoridad Portuaria de usos diferentes a los establecidos por el Plan de Utilización en las áreas de la Zona de Servicio, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquél exigirán su modificación, cuando se den alguno de los siguientes supuestos:

a) La superficie de los usos básicos modificados exceda del 50%, en el área de que se trate.

b) La superficie modificada de cualquier uso básico exceda del 20% de la superficie total de dicho uso, en el conjunto de la Zona de Servicio.

c) Cuando se alcancen los umbrales citados por acumulación de rectificaciones inferiores a los mismos y no se hubiera procedido a una modificación del Plan de Utilización.

En cuanto a la vigencia y posible modificación del Plan de Utilización se ha introducido la siguiente normativa:

1.- Las determinaciones del Plan de Utilización tendrán vigencia indefinida, hasta su modificación o revisión.

2.- La Autoridad Portuaria podrá iniciar el procedimiento de modificación del Plan de Utilización cuando lo considere conveniente para el interés general y, en todo caso, cuando se den alguna de las siguientes circunstancias:

a) Inadecuación del Plan de Utilización para el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria.

b) Aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de las previsiones.

c) Incremento o disminución sustancial del volumen del tráfico de mercancías.

d) Aplicación de los supuestos recogidos en el apartado anterior número 3.

3.- Se considerarán modificaciones puntuales del Plan de Utilización las que no supongan alteración sustancial al esquema de usos, por no incluir

variaciones en más de un 50% de la superficie destinada a un uso básico en una de las áreas de la Zona de Servicio, o un 20% de la superficie total de la Zona de Servicio.

4.- Cualquier otra modificación tendrá el carácter de modificación sustancial.

5.- Las modificaciones puntuales se ajustarán a las mismas reglas y procedimientos previstos para la aprobación de un Plan de Utilización, pero reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados.

Las modificaciones puntuales aprobadas se incorporarán a la documentación del Plan de Utilización, como un anejo, debiendo quedar referencia suficiente en todas las páginas del Plan de Utilización a que afecte su contenido.

6.- Las modificaciones sustanciales del Plan de Utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para su aprobación.

7.- La construcción de infraestructuras portuarias que no impliquen modificación de la delimitación de la Zona de Servicio, o de los usos en las proporciones establecidas en el nº 3 anterior, aunque impliquen el relleno de parte de la Zona de aguas del puerto, no supondrán modificación sustancial del Plan de Utilización. Una vez construidas, se les asignará un uso básico y se adjuntarán a la documentación del Plan de Utilización como un Anexo.

En el caso del Puerto de Sagunto, el presente “Plan de Utilización de los Espacios Portuarios” recoge la ampliación de sus instalaciones con la creación de una nueva dársena para uso comercial. Puesto que este documento recoge dicha

actuación, este documento conservará su vigencia y validez cuando se construya esa infraestructura.

8.- El cambio de uso básico de “reserva al “comercial” o similar se realizará mediante la aprobación de los correspondientes proyectos de obras del puerto, de acuerdo con lo previsto en el nº 1 del art. 21 de la Ley 27/1992. Dicha aprobación no exigirá la modificación del Plan de Utilización, debiendo incorporarse a este, como Anexo, el proyecto debidamente aprobado.

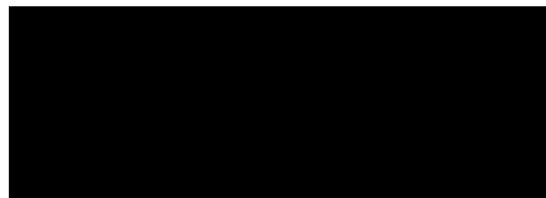
## **1.10. CONCLUSIONES**

El Puerto de Sagunto va a experimentar unos grandes crecimientos de tráfico que hacen necesaria su ampliación. Este incremento del tráfico no será debido sólo a la intensa actividad de las empresas ya establecidas en su hinterland próximo, como es el caso de la siderurgia, sino que vendrá dado en gran medida por la proximidad de suelo industrial donde se van a ubicar nuevas empresas como Unión Fenosa quien además va a establecer su regasificadora en terrenos de la ampliación. Además, también influirá su proximidad al Puerto de Valencia.

De lo estudiado se puede obtener la conclusión de que el puerto necesita un Plan de Utilización de los Espacios Portuarios en el que se delimite la Zona de Servicio terrestre y de agua y una síntesis de la organización básica de la misma así como las reservas de suelo correspondientes, de tal forma que, mediante posteriores instrumentos de planeamiento, se vaya planificando el futuro del puerto de forma armoniosa y coherente con su entorno.

En estas condiciones, y con las características del tráfico ya señaladas, la Zona de Servicio propuesta es la adecuada para atender las demandas del futuro, mediante un proceso armónico de reforma de las instalaciones actuales y construcción de otras nuevas, aumentando su capacidad operativa y conjugando las necesidades del puerto y las de su entorno urbano e industrial, al que debe servir como una actividad fundamental de desarrollo económico y social.

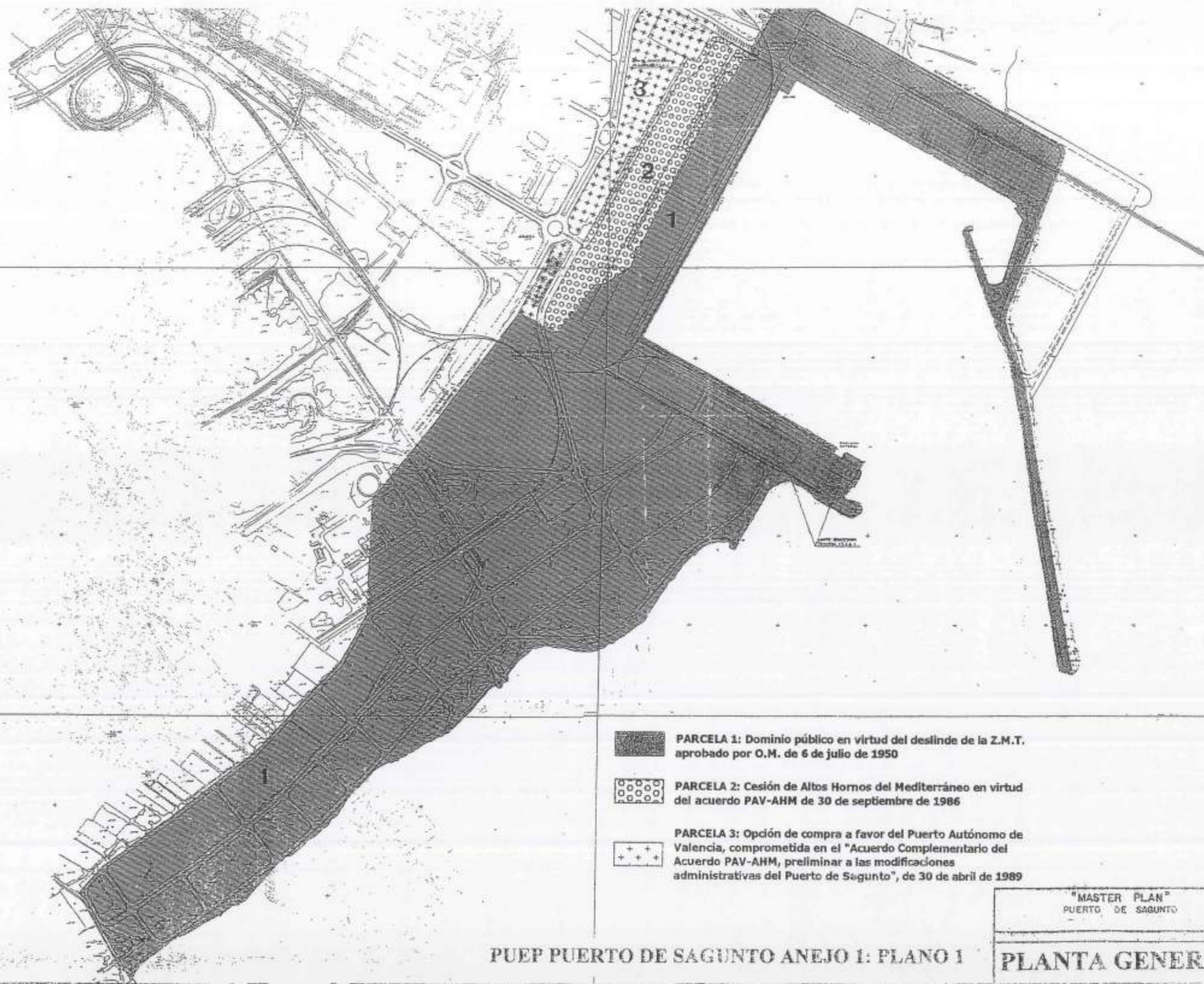
Sagunto, diciembre de 2004.

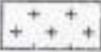


Director General de la Autoridad Portuaria de Valencia

# **ANEJOS A LA MEMORIA INICIAL**

# ANEJO 1.1



- 
**PARCELA 1:** Dominio público en virtud del deslinde de la Z.M.T. aprobado por O.M. de 6 de julio de 1950
- 
**PARCELA 2:** Cesión de Altos Hornos del Mediterráneo en virtud del acuerdo PAV-AHM de 30 de septiembre de 1986
- 
**PARCELA 3:** Opción de compra a favor del Puerto Autónomo de Valencia, comprometida en el "Acuerdo Complementario del Acuerdo PAV-AHM, preliminar a las modificaciones administrativas del Puerto de Sagunto", de 30 de abril de 1989

"MASTER PLAN"  
PUERTO DE SAGUNTO

PUEP PUERTO DE SAGUNTO ANEJO 1: PLANO 1

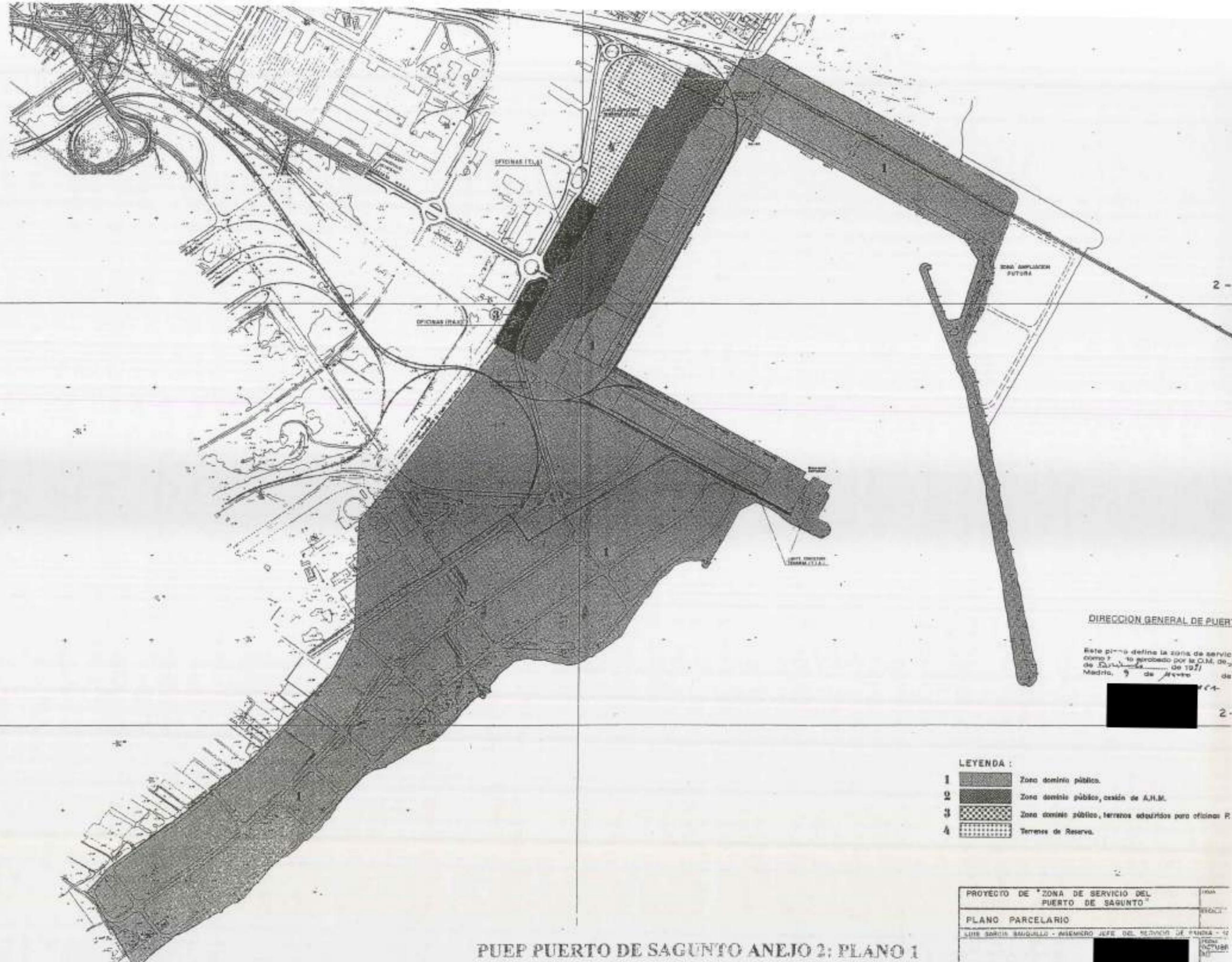
PLANTA GENER

3-1

3-3

3-6

# ANEJO 1.2



DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

Este plano define la zona de servicio como tal, aprobado por la D.M. de 14 de Septiembre de 1971 de Madrid, 9 de Mayo de 1972

LEYENDA :

- 1 [Dark Grey Box] Zona dominio público.
- 2 [Medium Grey Box] Zona dominio público, cesión de A.H.M.
- 3 [Checkered Box] Zona dominio público, terrenos adscritos para oficinas P.
- 4 [Dotted Box] Terrenos de Reserva.

PUEP PUERTO DE SAGUNTO ANEJO 2: PLANO 1

PROYECTO DE "ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SAGUNTO"	1971
PLANO PARCELARIO	1972
LUIS BORRIS SARDULLA - INGENIERO JEFE DEL SERVICIO DE PUERTOS	1972
[Redacted]	1972

Madrid, a 18 de Diciembre de 1991

S/R:

N/R:

DUPLICADO

25-ZS-3



Destinatario:

PUERTO AUTONOMO DE VALENCIA  
MUELLE DE LA ADUANA S/N  
46024 VALENCIA

ASUNTO:

"Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sagunto".

Con esta fecha se ha dictado la Orden Ministerial siguiente:

Examinado el Proyecto de "Zona de Servicio del Puerto de Sagunto" suscrito en Octubre de 1990 por el Ingeniero Jefe del Servicio de Gandia del Puerto Autónomo de Valencia.

## RESULTANDO QUE:

El puerto de Sagunto se encuentra incluido entre los puertos de interés general del Estado, adscrito al Puerto Autónomo de Valencia por Real Decreto 2100/1985, de 23 de Octubre, por el que se modifica el ámbito de actuación de determinados puertos de interés general.

Se redacta el proyecto de zona de servicio en cumplimiento de la Disposición Adicional cuarta del citado R.D., que ordena la definición y proposición de la nueva zona de servicio de los puertos de interés general cuyo ámbito de actuación se modifica.

La zona de servicio propuesta se representa en el plano nº 3 y está constituida por la superficie resultante de añadir a la zona marítimo-terrestre, aprobada por O.M. de 6 de Julio de 1950, los terrenos obtenidos por cesión de Altos Hornos del Mediterráneo, en virtud de Acuerdo PAV-AHM de 30 de Septiembre de 1986, y por compra a favor del Puerto Autónomo de Valencia, comprometida en el "Acuerdo Complementario de Acuerdo PAV-AHM, preliminar a las modificaciones administrativas del Puerto de Sagunto", de 30 de Abril de 1989, autorizado por el Puerto Autónomo de Valencia el 17 de Septiembre de 1990.

MOPT

Hoja n.º

En la zona de Servicio se incluye:

- El dique de abrigo y el pantalán
- El muelle Norte hasta una línea paralela al cantil del muelle situada a 50 m. de la arista exterior del pantalán.
- El muelle centro, incluyendo la totalidad de los terrenos ocupados por el Terminal Integral Automotizada (T.I.A.) y la parcela de ubicación de las futuras oficinas del puerto Autónomo de Valencia.
- El muelle sur y los terrenos comprendidos entre la línea límite de la zona marítimo-terrestre y el mar, incorporando como zona portuaria los terrenos comprendidos entre dicha línea y el mar, delimitándose por el sur por el denominado canal sur.

Se han respetado las concesiones administrativas en vigor de forma que los concesionarios no vean mermaos sus derechos.

Han presentado alegaciones al proyecto las siguientes empresas y entidades:

- SIDERURGICA DEL MEDITERRANEO, S.A.
- COMPAÑIA MINERA DE SIERRA MENERA S.A.
- FERTILIZANTES ENFERSA, S.A.
- EXCMO AYUNTAMIENTO DE SAGUNTO.

El preceptivo informe del Comandante Militar de Marina de Valencia ha sido favorable.

## CONSIDERANDO QUE:

La tramitación del proyecto de "zona de servicio del Puerto de Sagunto" se ha realizado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 de la Ley de Puertos y 48 del Reglamento para su ejecución.

En el proyecto se incluye un plano parcelario de la superficie de terreno ocupada por la zona de servicio en la que se pone de manifiesto que no se encuentran terrenos sujetos a expropiaciones forzosas por estar todos ellos dentro de los límites de la zona marítimo-terrestre o por haber sido adquiridos por el Puerto Autónomo de Valencia mediante compra o cesión de A.H.M.

La aprobación del Proyecto de la zona de servicio del puerto sólo determina la extensión de la misma, pero no implica ni prejuzga la distribución que en definitiva se adopte por quien corresponda, no teniendo la indicada en el proyecto otro carácter que el de justificación de la disposición general adoptada.

Las tres sociedades que han formulado alegaciones al proyecto, todas ellas se refieren a la reclamación de la propiedad de terrenos situados dentro de la zona marítimo-terrestre, cuyo deslinde fué aprobado por O.M de 6 de Julio de 1950, sin que en su momento se haya producido reclamación alguna que conste en el expediente, por lo que deben ser desestimados Altos Hornos del Mediterráneo, además, plantea los cumplimientos de los acuerdos adoptados con el Puerto Autónomo de Valencia y a la delimitación de los terrenos que pasarán a tener la consideración de interés público como paso previo al procedimiento para promover su transmisión al dominio público ambas actuaciones resultan obvias.

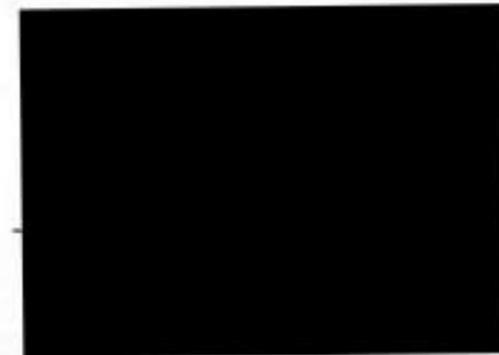
En cuanto a las alegaciones del Ayuntamiento se refieren a discrepancias con actuaciones que, no obstante, reconocen que son concordantes con lo previsto en el proyecto de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado inicialmente por la Corporación Municipal en su sesión de 14 de noviembre de 1989, en el que se contempla cómo zona portuaria tanto los terrenos a que se hace mención situados en el muelle norte como los situados en la ampliación sur. Como dice el informe de la dirección del Puerto "el Acuerdo de la Corporación Municipal informando desfavorablemente el Proyecto de Zona de Servicio de Sagunto, va en contradicción con sus propios actos, y en particular con los Acuerdos tomados en 14-11-89 aprobando inicialmente la Revisión del P.G.O.U. y el de 17-12-90. en que se somete de nuevo a información pública, tras recoger las alegación presentadas sin tener en cuenta los antecedentes que pudieran afectar al dominio público, que conforme a lo dispuesto en el artículo 132.1 de constitución son inalienables, inembargables e imprescriptibles".

Remitido el proyecto, expediente y propuesta al Consejo de Obras Publicas, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 48 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, este Organismo Consultivo el 29 de Noviembre de 1991 ha dictaminado que procede la aprobación del "Proyecto de zona de servicio del Puerto de Sagunto" de conformidad con la propuesta del Consejero Técnico de la Dirección General de Puertos de 22 de Julio de 1991.

ESTA DIRECCION GENERAL Y POR DELEGACION DEL EXCMO. SR. MINISTRO HA RESUELTO.

1º.- Aprobar el "Proyecto de zona de servicio del Puerto de Sagunto" suscrito en Octubre de 1990 por el Ingeniero Jefe del Servicio de Gandía-Sagunto del Puerto Autónomo de Valencia.

2º.- Interesar del ingeniero director del Puerto Autónomo de Valencia la remisión de seis ejemplares del plano de planta del proyecto a los efectos de estampar en ellos la diligencia de aprobación, conforme a lo dispuesto en el artículo 51 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos.

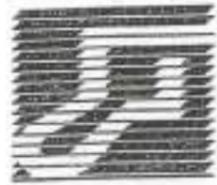


# ANEJO 1.3





# ANEJO 1.4



**Puerto de Sagunto**

**PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN  
DE USOS DEL  
PUERTO DE SAGUNTO**

**ÍNDICE**

- 1.- INTRODUCCIÓN
- 2.- OBJETO
- 3.- JUSTIFICACIÓN
- 4.- CONTENIDO
- 5.- EL PUERTO DE SAGUNTO
- 6.- DETERMINACIONES DEL PLAN
- 7.- PLANO DE USOS
- 8.- CONCLUSIÓN

**ANEJOS**

**ANEJO N°1 .- Pronunciamiento municipal sobre la Propuesta  
de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto**



## 1.- INTRODUCCIÓN

El "Convenio del Cooperación entre la Generalitat Valenciana, la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento de Sagunto para la Modernización de las Infraestructuras del Puerto de Sagunto", que se firmó con fecha 29 de junio de 1.998, ha supuesto el punto de partida para la ampliación y mejora de las instalaciones e infraestructuras del Puerto de Sagunto. Este convenio se desarrolla en un marco político que apuesta por la calidad en los servicios portuarios manteniendo el ritmo de crecimiento de las actividades portuarias potenciando la actividad económica de toda la comarca fortalecida, a su vez, por la proximidad del puerto de Valencia.

En este entorno de compromiso por parte de todas administraciones implicadas en la actividad portuaria y el desarrollo económico de la región se redacta esta Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto, para acordar los principales parámetros con que se debe planificar la evolución del Puerto dentro de su ámbito más próximo.



## 2.- OBJETO

El objeto de la presente Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto es fijar unas bases consensuadas, que permitan la realización del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP).

El fin del PUEP es servir de referencia para determinar las superficies, tanto de tierra como de agua, que formarán la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto, incluyendo los usos previstos en las diferentes zonas del puerto y la justificación o conveniencia de los mismos, teniendo en cuenta, además de las necesidades del momento actual, las previsiones en un futuro próximo según las expectativas de tráfico disponibles, definiendo los terrenos necesarios para cumplir los objetivos del Puerto.



### 3.- JUSTIFICACIÓN

Esta Propuesta de Zonificación de Usos se justifica mediante lo acordado en el citado Convenio de Cooperación entre la Generalitat Valenciana, la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento de Sagunto, para la modernización de las infraestructuras del Puerto de Sagunto.

En dicho documento se menciona, en su punto segundo, que la Autoridad Portuaria redactaría la presente Propuesta en el plazo más breve posible.

Otro factor que justifica la redacción de la presente Propuesta son los crecimientos esperados en el puerto, no ya solo por el aumento de los tráficos que se dan en la actualidad, sino también por la repercusión que tendrán las inversiones que se realizarán como consecuencia de la aplicación de los programas e inversiones previstos en el mencionado Convenio.



### 4.- CONTENIDO

Respecto al contenido de la presente Propuesta, en ella se deben reflejar los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, las zonas de previsible ampliación, y aquellas áreas que se reserven para desarrollos futuros, de tal modo que quede garantizada la continuidad de la actividad portuaria.

De este modo se ha procedido a determinar la zonificación específica del conjunto portuario, de acuerdo con los usos que están previstos para la Zona de Servicio del puerto. La asignación de las áreas se ha hecho forma que sea coherente con la forma de presentación de las mercancías en cada zona.

En relación con la superficie terrestre de la zona de servicio, se destacan cuatro usos:

**MG:** Mercancía General. Este constituye el uso preponderante, donde se prevé una utilización de este tipo de mercancías.

**GL:** Graneles Líquidos. En las zonas que aparecen grafiadas con estas siglas serán de utilización por mercancías con esta forma de presentación.

**GS:** Graneles Sólidos. Estas serán las zonas que se destinen a los tráficos que presenten estas características.

**PS:** Pesca. Esta zona se dedicará al uso pesquero, para satisfacer los usos actuales y futuros de esta actividad.



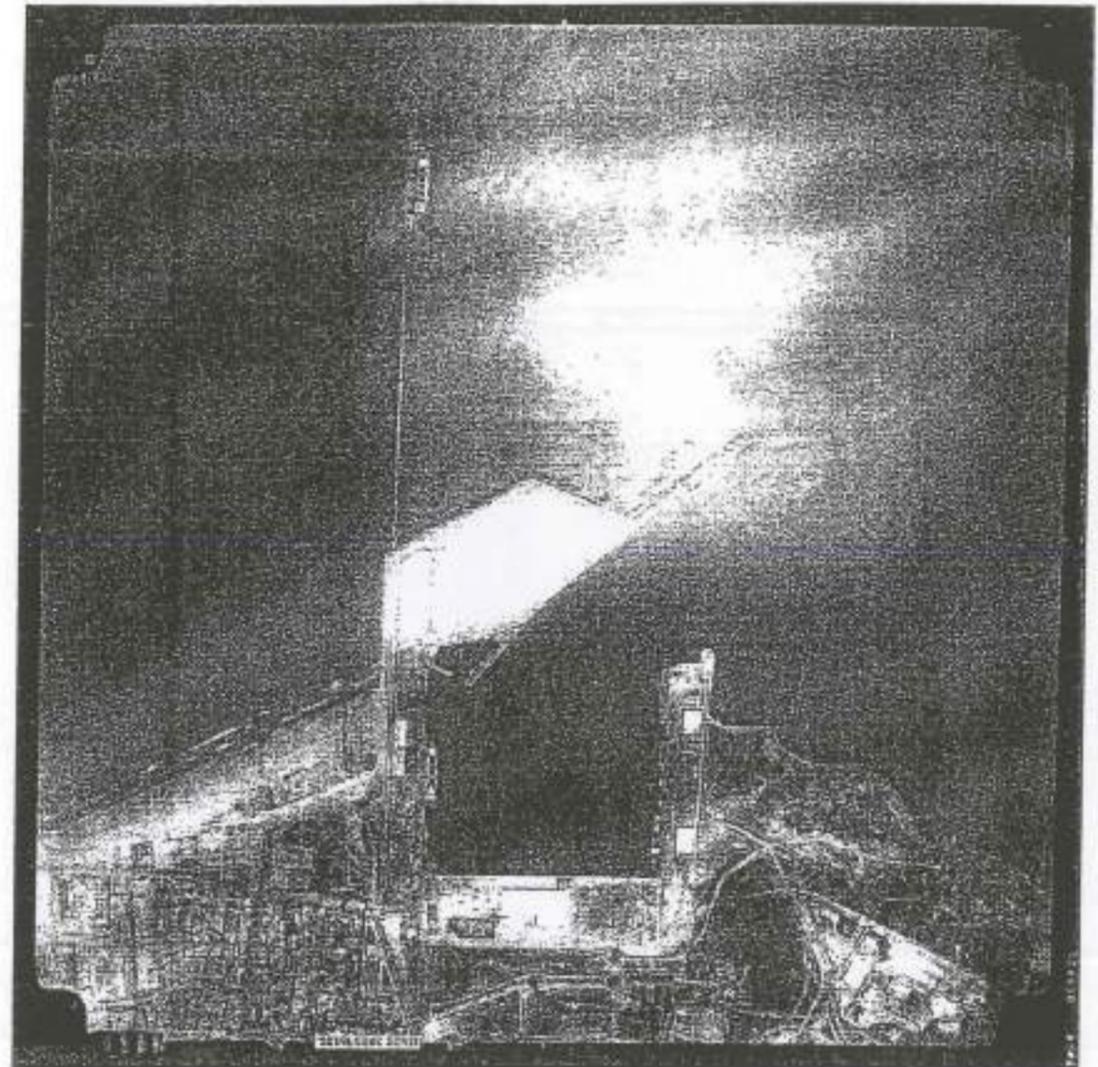
Por último, dentro de la Zona de Servicio actualmente vigente queda una superficie, situada en extremo sur del puerto, y otra zona en la explanada norte que tendrán un uso previsto de reserva portuaria.

La definición del concepto de zona de servicio del artículo 15.1 incluye *“...los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.”*

Todos los usos antes señalados no son excluyentes entre sí, sino que pueden darse usos simultáneos para un mismo área.



## 5.- EL PUERTO DE SAGUNTO





## 6.- DETERMINACIONES DE LA PROPUESTA.

El área objeto de la presente Propuesta está determinada por dos factores fundamentales: el primero de ellos es que la parte terrestre de la Zona de Servicio es la que fue aprobada por O.M. de 18 de diciembre de 1991 y viene siendo utilizada por el puerto para realizar las actividades que le son propias desde hace años, así como la zona de reserva de actividades, que es fundamental para su futuro desarrollo. Esta zona está plenamente armonizada con su entorno industrial y urbano.

El segundo factor es que esta misma área es la que está determinada en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto bajo la denominación de "Zona Portuaria".

Esta zona se encuentra configurada por 9 áreas con sus correspondientes usos básicos, que siguiendo un recorrido de norte a sur, empezando por el extremo más oriental son:

*Pantalán:* Zona dedicada a uso de graneles sólidos (GS).. En la actualidad su tráfico se basa en el abastecimiento de materias primas para la fábrica de la empresa ASLAND.

*Explanada norte 1:* Zona dedicada a reserva portuaria.

*Explanada norte 2:* Zona dedicada a un uso de mercancía general y graneles sólidos (MG/GS). En la actualidad se utiliza como depósito temporal de mercancías de grandes dimensiones, como troncos.



*Muelle norte:* Zona dedicada al tráfico de mercancía general (MG), comercial portuario. Esta zona mueve en la actualidad un 40% de la actividad comercial del puerto.

*Muelle pesquero:* Zona asociada al uso portuario pesquero (PS), donde se pretende consolidar la actividad existente en la actualidad. Se limita a la dársena existente y sus instalaciones anejas.

*Área Terminal:* Zona asociada al uso de mercancía general (MG), donde se pretende consolidar la actividad existente en la actualidad con las instalaciones y equipos necesarios para potenciar su uso. Es una zona muy significativa dado que es donde está situado el almacén frigorífico y las instalaciones de la Terminal Integral Automatizada. En esta zona es, también, por donde se realizan todas las cargas y descargas de los productos siderúrgicos de SIDMED. Es la única zona que en la actualidad tiene acceso ferroviario.

*Área extremo muelle sur:* Zona dedicada a la actividad de graneles líquidos (GL). Esta zona está en la actualidad ocupada por las instalaciones de carga de amoníaco de FERTIBERIA.

*Área explanada sur:* Zona de uso de mercancía general y graneles sólidos (MG/GS). En la actualidad tiene este mismo cometido y se prevé acondicionar las superficies para una mejor utilización

*Área ampliación sur:* Zona de nueva creación que se dedicará a un uso de mercancía general, graneles sólidos y graneles líquidos (MG/GS/GL). En esta zona se prevé que se puedan establecer nuevas empresas concesionarias para satisfacer las necesidades de los grandes incrementos de tráfico esperados.



*Área reserva sur:* Se denomina así el resto de la zona de servicio, que constituye la zona de reserva portuaria, y por lo tanto se le ha asignado este uso característico. Esta zona estaba incluida como Zona Portuaria en el P.G.O.U. de Sagunto

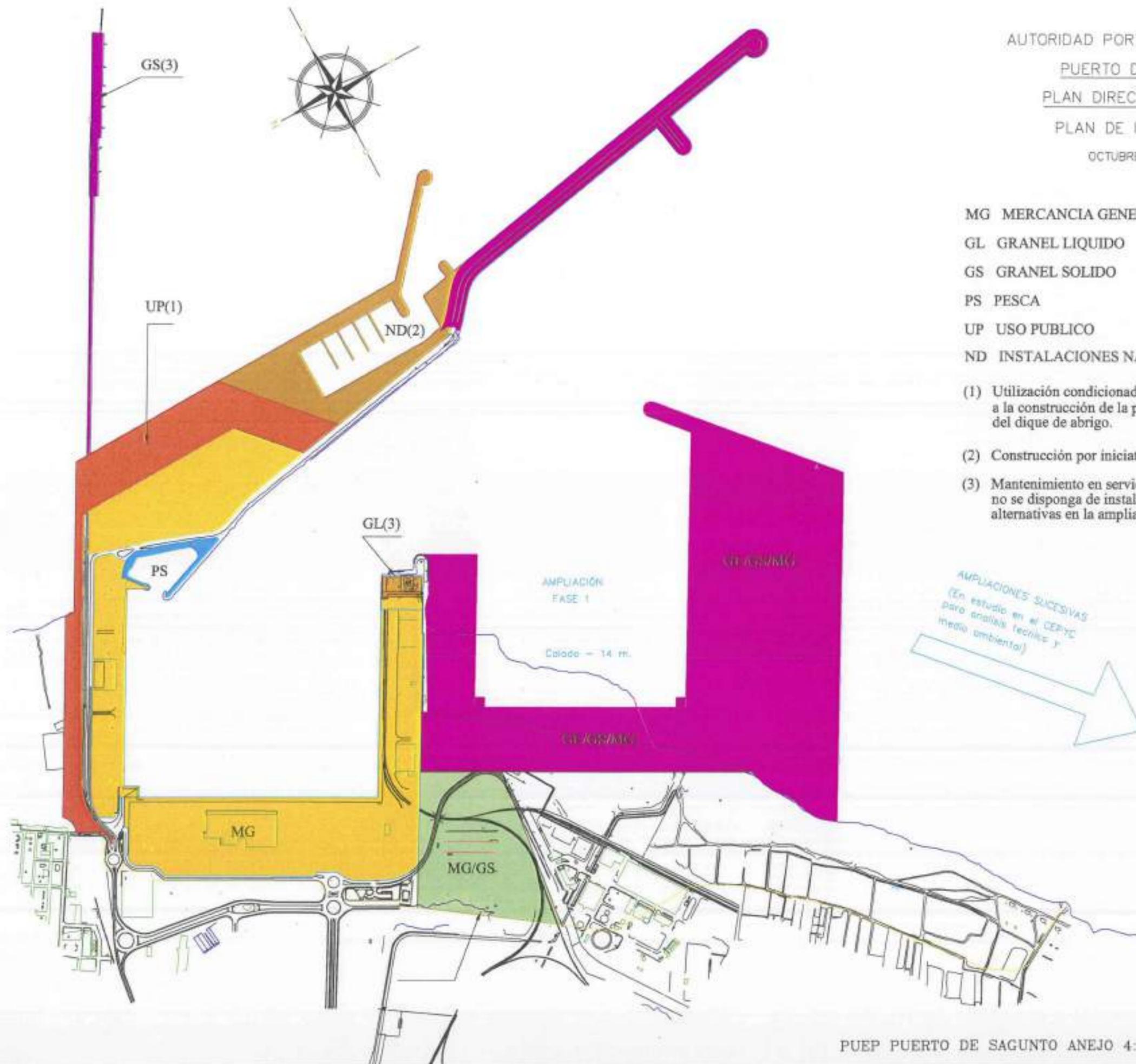


- MG MERCANCIA GENERAL
- GL GRANEL LIQUIDO
- GS GRANEL SOLIDO
- PS PESCA
- UP USO PUBLICO
- ND INSTALACIONES NAUTICO DEPORTIVAS

(1) Utilización condicionada parcialmente a la construcción de la prolongación del dique de abrigo.

(2) Construcción por iniciativa privada.

(3) Mantenimiento en servicio en tanto no se disponga de instalaciones alternativas en la ampliación.





## 8.- CONCLUSIÓN

En la actualidad el puerto de Sagunto está experimentando unos grandes crecimientos que harán necesaria una próxima ampliación. Este incremento del tráfico no será debido sólo a la expansión de carácter inmediato de las empresas de su hinterland próximo, como es el caso de la siderurgia o las empresas de vidrio, sino que vendrá dado en gran medida por su proximidad al puerto de Valencia, puerto cuya futura ampliación natural es el puerto de Sagunto. Este comentario no pretende quitarle carácter al puerto de Sagunto, sino al contrario, augurarle un gran futuro en función de su accesibilidad, posibilidades de ampliación y excelentes comunicaciones que posee.

En estas condiciones la Propuesta de Zonificación de Usos propuesta es la adecuada para atender las demandas del futuro, mediante un proceso armónico de reformas de las instalaciones actuales y construcción de otras nuevas, aumentando su capacidad operativa y conjugando las necesidades del puerto y las de su entorno urbano e industrial, al que debe servir como una actividad fundamental de desarrollo económico y social.

Sagunto, octubre de 1.998

Director del Puerto de Sagunto



## ANEJO N° 1

### **Pronunciamiento municipal sobre la Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto**



Excm. Ajuntament de Sagunt  
URBANISME, PLANEJAMENT

El Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria, celebrada el día veintiseis de noviembre de mil novecientos noventa y ocho, adoptó entre otros, el siguiente acuerdo:

**"PROPUESTA DE ZONIFICACION DEL PUERTO REALIZADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA. PRONUNCIAMIENTO MUNICIPAL.**

Teniendo en cuenta el informe del Jefe de la Sección de Urbanismo, cuyo tenor literal es el siguiente:

Asunto: Propuesta de zonificación de usos por la Autoridad Portuaria.

La presente propuesta de zonificación de usos hay que encuadrarla sistemáticamente dentro de lo establecido en el art. 15.2 de la ley 27/92, de Puertos, conforme al cual, *la delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la autoridad portuaria, a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zona del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos.*

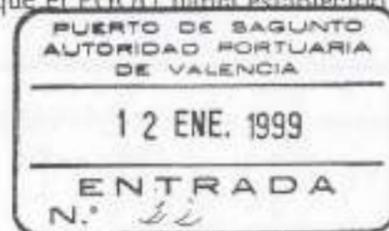
En este sentido, vista la propuesta hecha por la Autoridad Portuaria, conviene distinguir dos extremos:

**A.- RESPECTO DE LA DELIMITACIÓN DE LOS TERRENOS**

Conviene tener en cuenta que, por un lado, la delimitación de la zona de servicio ya constaba en el PGOU de Sagunto, art. 183.

De conformidad con lo establecido en el informe del arquitecto municipal, la delimitación que se propone ahora ha sufrido, por un lado, una reducción respecto de la que preveía el PGOU, al eliminarse la subzona C-2 (salvo que haya habido una mala grafía). Por otro lado contempla un aumento de la actual dársena y del espigón.

El hecho de que la subzona C-2 no haya sido grafada no supone por sí sola que haya sido excluida de la delimitación del Puerto. En este sentido, convendría pedir una mayor precisión a la autoridad portuaria sobre si existe en ese sentido una intención de excluirla o no. De todas formas, se juzga que **ello en principio no debe suponer reparos de ningún tipo ya que se respetan los límites territoriales anteriores.** Cuestión distinta hubiese sido si esos límites se hubiese sobrepasado por que ello habría conllevado la necesidad de recalificar terrenos para los que el PGOU había establecido otro destino. No es el caso.



Excm. Ajuntament de Sagunt  
URBANISME, PLANEJAMENT

Respecto del aumento de la actual dársena y del espigón, indicar que dichos incrementos **no están previstos en el actual PGOU.** No obstante, dado que en estos momentos, la actuación municipal, como luego se verá, no consiste más que en la emisión de un pronunciamiento de conformidad o disconformidad con esa zonificación, **no existe reparos en principio a dichas ampliaciones, siempre que a nivel de ordenación, las obras que en su día se realicen, estén previamente amparadas en el Plan Especial a que se refiere el art. 18.2 de la ley 27/92, de Puertos del Estado. La misma consideración hay que hacer respecto del uso previsto como náutico-deportivo, que supondría también una ampliación**

Respecto de la observación que hace el arquitecto municipal sobre la necesidad de evaluación medioambiental de las alteraciones, señalar que el art. 21.2 de la ley 27/92, contempla la necesidad de que **los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores deberán incluir un estudio de impacto ambiental** y se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental si la entidad de la obra lo requiriese. Por lo tanto, dicho requisito se cumplirá en otra fase distinta cual es la de elaboración de los proyectos técnicos correspondientes.

**B.- RESPECTO DE LOS USOS:**

Indicar que el criterio del arquitecto municipal es favorable, en el sentido de entender **existe compatibilidad entre la zonificación propuesta y el contenido del PGOU, siempre y cuando aquella respete la intensidad de uso permitida por este, ya que la propuesta no señala grados de actividad máximos.**

En efecto, el art. 183 del PGOU señala los grados máximos de actividad que se permiten para cada zona del Puerto y esos límites **en todo caso deberían ser respetados por el la propuesta, que sobre dicho extremo guarda silencio.**

**TRÁMITE MUNICIPAL:**

El art. 15.2 de la ley 27/92 señala que la aprobación del plan de utilización de los espacios portuarios corresponderá al Ministerio de Fomento, previo informe, entre otros, de las Administraciones Urbanísticas sobre los aspectos de su competencia (por lo tanto del Ayuntamiento), que deberá emitirse en el plazo de un mes, desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.



*Excm. Ajuntament de Sagunt*  
*URBANISME, PLANEJAMENT*

Se juzga que el pronunciamiento municipal, que tendrá el carácter de informe debería ser en los siguientes términos, en consonancia con los anteriores planteamientos

**Favorable a la propuesta de zonificación presentada sin perjuicio de que se aclaren los siguientes extremos:**

Si el Subsector C-2 continuará dentro de la delimitación de la zona portuaria y cuál va ser el destino que se le va a dar en su caso.

Indicar que en todo caso las ampliaciones de infraestructuras indicadas deberán estar amparadas en el correspondiente Plan Especial, que se deberá tramitar de conformidad con el procedimiento que señala el art. 18 de la Ley 27/92

Que en todo caso la zonificación de usos propuesta no conllevará una intensidad superior al nivel de grados permitido por el PGOU de Sagunto, cuyas determinaciones primarán en todo caso.

A la vista de todo lo expuesto, la Comisión de Urbanismo, con la abstención de los representantes del PSOE, y de conformidad con los criterios señalados en los informes jurídico y técnico, dictamina favorablemente la propuesta de zonificación hecha por la autoridad portuaria y en ese sentido, el Pleno de la Corporación Municipal, con 17 votos a favor de los grupos P.P., G.M., E.U-Els Verds, U.P.V. y C.I.P.S., y 8 abstenciones del grupo P.S.O.E., ACUERDA:

**Informar favorablemente a la propuesta de zonificación presentada sin perjuicio de que se aclaren los siguientes extremos:**

Si el Subsector C-2 continuará dentro de la delimitación de la zona portuaria y cuál va ser el destino que se le va a dar en su caso.

Indicar que en todo caso las ampliaciones de infraestructuras indicadas deberán estar amparadas en el correspondiente Plan Especial, que se deberá tramitar de conformidad con el procedimiento que señala el art. 18 de la Ley 27/92.

Que en todo caso la zonificación de usos propuesta no conllevará una intensidad superior al nivel de grados permitido por el PGOU de Sagunto, cuyas determinaciones primarán en todo caso."

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos, a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta correspondiente, advirtiéndole que contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de ese orden jurisdiccional del Tribunal Superior de Justicia



*Excm. Ajuntament de Sagunt*  
*URBANISME, PLANEJAMENT*

de la Comunidad Valenciana, dentro del plazo de dos meses contados desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, sin perjuicio de que pueda ejercitar cualquier otro que estime procedente.

Con carácter previo a la interposición del recurso contencioso-administrativo, deberá realizar la comunicación al órgano administrativo autor del acto, según exige el art. 110.3 de la Ley 30/92, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Junto Edificio de Aduana

46.520 Sagunto Puerto



Autoridad Portuaria de Valencia

26 de Febrero de 1.999

SR. DIRECTOR

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

ASUNTO: **Aprobación de la Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto**

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, en la sesión celebrada el pasado día 25 de Febrero, vista la solicitud presentada por el Sr. Director, y después de ser revisada la documentación con el mayor detalle, acordó aprobar la Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto.

Lo que se comunica a Ud., para su conocimiento y efectos oportunos.

EL PRESIDENTE.

EL SECRETARIO DEL CONSEJO  
DE ADMINISTRACIÓN.



# ANEJO 1.5

A RONDA DE L'ANET

ROTONDA EXISTENTE

VIAL PROYECTADO

41.426 m<sup>2</sup>

1.1  
15.920 m<sup>2</sup>

1.3  
56.033 m<sup>2</sup>

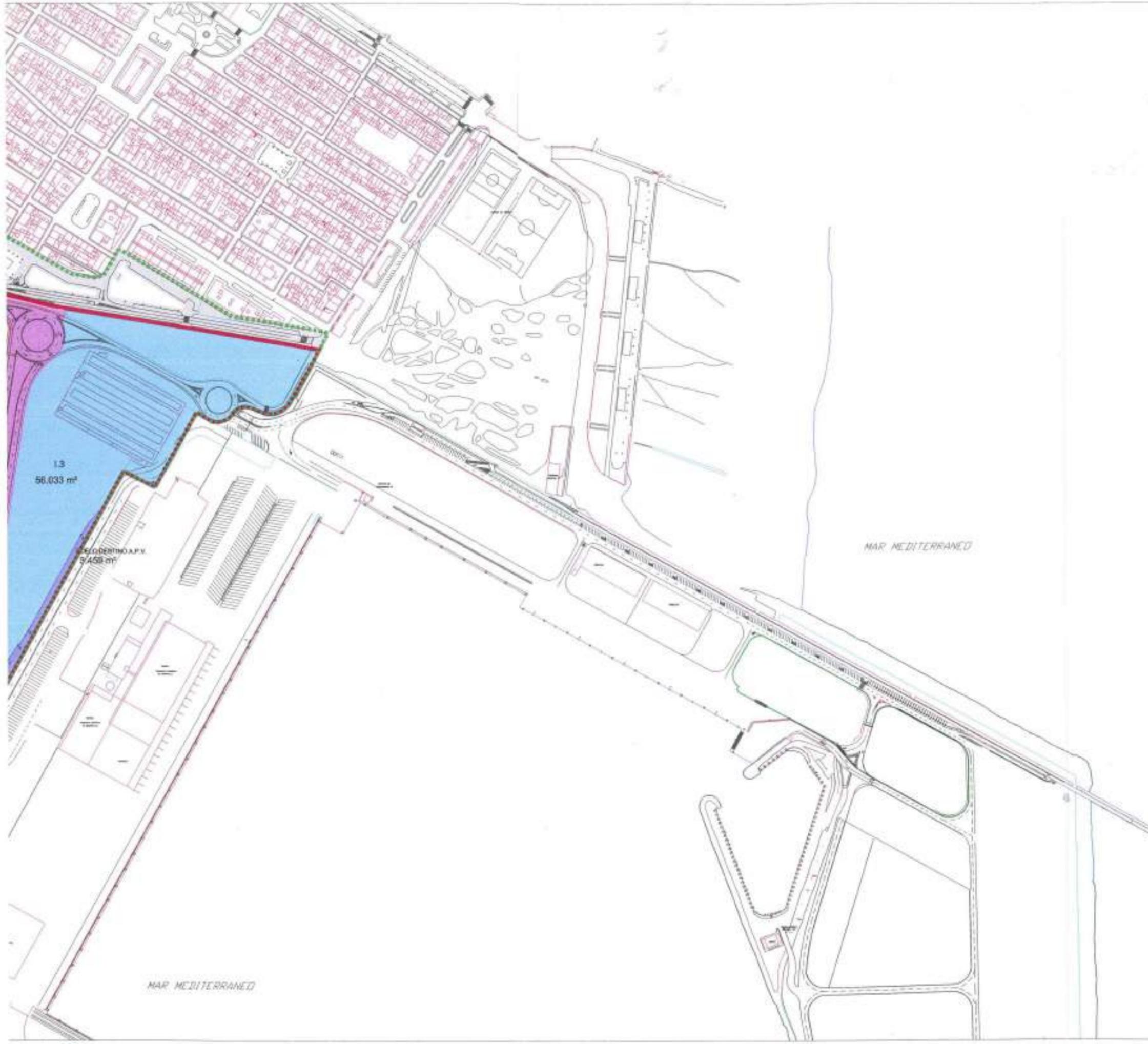
EXISTENTE AP.V.  
3.456 m<sup>2</sup>

1.2  
53.227 m<sup>2</sup>

1.4  
19.486 m<sup>2</sup>

MAR MEDITERRANEO





COORDENADAS LÍMITE TERRENOS G.V. CON TERRENOS A.P.V.

PUNTO	COORDENADAS		ALTIMETRIA
	X	Y	
1	738.804,65	4.393.510,49	0,00
2	738.818,29	4.393.440,23	0,00
3	738.794,11	4.393.441,11	-105,50
4	738.714,80	4.393.303,81	0,00
5	738.657,53	4.393.277,87	00,50
6	738.646,25	4.393.261,40	-100,50
7	738.634,08	4.393.264,82	0,00
8	738.556,92	4.393.180,53	19,60
9	738.535,23	4.393.090,48	0,00

**Definición del Área de Reserva para Ampliación de Patrimonio Público de Suelo**

I. Zona de Aparcamiento y Servicios al Público	15.920 m <sup>2</sup>	[Yellow]
II. Zona de Servicios Logísticos	53.227 m <sup>2</sup>	[Yellow]
III. Zona de Representaciones	56.033 m <sup>2</sup>	[Blue]
IV. Zona de Relajación	19.480 m <sup>2</sup>	[Purple]
V. Zona de Formación	41.423 m <sup>2</sup>	[Pink]
Suelo destino A.P.V. (*)	9.458 m <sup>2</sup>	[Purple]
Viario público ejecutado	444 m <sup>2</sup>	[Grey]
<b>SUPERFICIE TOTAL</b>	<b>189.982 m<sup>2</sup></b>	

(\*) Reserva según el presente artículo. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOBRE LA CIUDAD DE VALENCIA Y LA SU ZONA PERIFÉRICA DE VALENCIA de 2008

**Entorno Cultural Ciudad de las Artes Escénicas**  
Superficie aproximada: 159.549 m<sup>2</sup>

**Otras zonas en el entorno**

Oficinas C.C. y servicios relacionados con la Festejo	[Yellow]
Viario público ejecutado	[Grey]
Viario público proyectado	[Dark Grey]
Zonas Verde	[Light Blue]

PUEP PUERTO DE SAGUNTO ANEJO 5: PLANO 1

<b>PROYECTO:</b> PLAN ESPECIAL DE USOS E INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD DE LAS ARTES ESCÉNICAS.		
<b>UBICACIÓN:</b> T.M. SAGUNTO (VALENCIA)		
<b>PROYECTISTA:</b> FUNDACION C.V. DE LA CIUDAD DE LAS ARTES ESCÉNICAS		
<b>FECHA:</b> 01/07/2002		
<b>ESCALA:</b> 1:2000		<b>PROYECTO:</b> MAYO 2002
<b>FECHA:</b>		
<b>PROYECTO:</b> PLAN DE ORDENACION DE USOS E INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD DE LAS ARTES ESCÉNICAS		<b>PROYECTISTA:</b> FUNDACION C.V. DE LA CIUDAD DE LAS ARTES ESCÉNICAS
<b>UBICACIÓN:</b> T.M. SAGUNTO (VALENCIA)		

A RONDA DE CANET  
 ROTONDA EXISTENTE

VIAL PROYECTADO

41.426 m<sup>2</sup>

15.920 m<sup>2</sup>

1.3  
 56.033 m<sup>2</sup>

9.456 m<sup>2</sup>

1.2  
 53.227 m<sup>2</sup>

1.4  
 19.486 m<sup>2</sup>

COORDENADAS LIMITE TERRENOS D.V. CON TERRENOS A.P.V.

	COORDENADAS		RAHO
	X	Y	
1	738.014,00	4.303.510,40	0,00
2	738.015,88	4.303.448,02	0,00
3	738.794,11	4.303.441,11	-115,50
4	738.714,85	4.303.382,61	0,00
5	738.607,00	4.303.277,67	89,50
6	738.548,25	4.303.285,40	-100,00
7	738.034,88	4.303.244,60	0,00
8	738.105,00	4.303.100,50	19,50
9	738.105,21	4.303.080,88	0,00

Delimitación del Área de Reserva para Ampliación de Patrimonio Público de Suelo

1.1. Zona de Aparcamiento y Servicios al Público	15.920 m <sup>2</sup>	
1.2. Zona de Servicios Legales	53.227 m <sup>2</sup>	
1.3. Zona de Representación	56.033 m <sup>2</sup>	
1.4. Zona de Rotación	19.486 m <sup>2</sup>	
II. Zona de Formación	41.623 m <sup>2</sup>	
Suelo destino A.P.V. (*)	3.456 m <sup>2</sup>	
Vivero público ejecutado	444 m <sup>2</sup>	
<b>SUPERFICIE TOTAL</b>	<b>189.992 m<sup>2</sup></b>	

PREVENIR EL ABUSO DE SUELO según "CONVENIO DE ENTENDIMIENTO ENTRE LA CIUDAD DE VALÈNCIA Y LA CIUDAD DE SAGUNTO EN MATERIA DE SUELO"

Entorno Cultural Ciudad de las Artes Escénicas  
 Superficie aproximada: 109.549 m<sup>2</sup>

Otras zonas en el entorno

Ciudad E.C. y servicios relacionados con la Foliación	
Vivero público ejecutado	
Vivero público proyectado	
Zona Verde	

PUEP PUERTO DE SAGUNTO ANEJO 5: PLANO 1

PROYECTO:  
 PLAN ESPECIAL DE USOS E INFRAESTRUCTURAS DE LA CIUDAD DE LAS ARTES ESCÉNICAS.

UBICACIÓN:  
 T.M. SAGUNTO (VALENCIA)

PROYECTANTE:  
 FUNDACION C.V. DE LA CIUDAD DE LAS ARTES ESCÉNICAS

NO. PROY.:  
 04877 MAYO 2002

FECHA:  
 PLANO DE ORDENACION

ESCALA:  
 1:2.000

HOJA:  
 2

IMPRESIÓN:  
 1/04/02

ESTE DOCUMENTO ES UN DISEÑO PRELIMINAR. SU USO PARA OTROS FINES SIN EL CONSENTIMIENTO DE LOS AUTORES ESTÁ PROHIBIDO.

# ANEJO 1.6

## PROTOCOLO DE INTENCIONES ENTRE LA GENERALITAT VALENCIANA Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

En Valencia, a 20 de junio de 2002

### REUNIDOS

De una parte el [REDACTED] Vicepresidente  
Primero de la Generalitat Valenciana, en virtud del Decreto 11/1999, de 22 de  
julio.

Y de otra [REDACTED] como  
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, en la representación legal  
que le atribuye el artículo 41.2.a) de la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de  
Puertos del Estado y de la Marina Mercante, parcialmente modificada por la  
Ley 62/1.997, de 26 de diciembre.

Ambas partes se reconocen mutuamente capacidad legal suficiente para  
suscribir el presente documento y

### EXPONEN

**Primero.** Que la Generalitat Valenciana es promotora de una actuación  
urbanística de primer orden en el término municipal de Sagunto, denominada  
"Ciudad de las Artes Escénicas", en cuya consecución y mediante Resolución  
de 18 de junio de 2.001 del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y  
Transportes de la Generalitat Valenciana, se aprobó definitivamente el Plan  
Especial de Delimitación de un Área de Reserva para la Ampliación del  
Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana "Ciudad de las Artes  
Escénicas".

**Segundo.** Que la Autoridad Portuaria de Valencia tiene atribuida la gestión y  
explotación, entre otros, del Puerto de Sagunto, extendiéndose dicha  
competencia, a los presentes efectos, al ámbito territorial definido en el  
correspondiente Proyecto de Delimitación de la Zona de Servicio del Puerto,  
aprobado por Orden Ministerial de 18 de Diciembre de 1.991.

**Tercero.** Para llevar a cabo el desarrollo y ejecución del proyecto de "Ciudad  
de las Artes Escénicas", la Generalitat Valenciana, está realizando los trámites  
y gestiones pertinentes para adquirir los terrenos, solares y edificaciones  
necesarias en la zona mencionada.

**Cuarto.** La Autoridad Portuaria posee una opción de compra sobre los terrenos  
que la Generalitat Valenciana tiene previsto adquirir.

**Quinto.** Que ambas partes están interesadas en establecer la solución más  
adecuada a la interacción existente entre los Proyectos anteriormente citados,  
de manera tal que, a través de aquélla, se asegure el mejor servicio a los  
respectivos intereses generales cuya gestión y defensa les corresponde.

Por todo lo expuesto, ambas partes se comprometen a ejecutar las siguientes

### INTENCIONES

1.- La Autoridad Portuaria, poseedora de una opción de compra sobre los  
terrenos situados en el antiguo complejo de Altos Hornos del Puerto de  
Sagunto y denominados como zona I en el plano adjunto, renuncia a su  
derecho de ejercer dicha opción, a favor de la Generalitat Valenciana.

2.- La Generalitat Valenciana, cederá aproximadamente **3.500 M2**, de la zona  
referenciada en el punto anterior, a la Autoridad Portuaria según se refleja en el  
plano adjunto.

3.- La Autoridad Portuaria, cederá a la Generalitat Valenciana  
aproximadamente **3.500 M2**, de la misma zona I situados en la parte posterior  
de la Antigua Nave de Talleres Generales, y de los cuales son propietarios, tal  
y como se refleja en el plano adjunto.

4.- La renuncia al derecho de opción de compra que ostenta la Autoridad  
Portuaria sobre los terrenos identificados en el presente Protocolo, queda  
condicionada a la perfección de la adquisición de dichos terrenos por parte de  
la Generalitat para su destino a la ejecución del proyecto de la Ciudad de las  
Artes Escénicas. En caso contrario, la Autoridad Portuaria se reserva el  
derecho de ejercer su opción de compra.

5.- La Concreta determinación de los límites de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto en relación con el Proyecto de Plan Especial de Delimitación de un Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana "Ciudad de las Artes Escénicas" y viceversa, serán consensuadas entre ambas partes.

6.- En la elaboración de la subsiguiente documentación urbanística relativa a la actuación "Ciudad de las Artes Escénicas" así como en las actividades derivadas de dicha iniciativa, se tendrá en cuenta la especificidad y características propias de la actividad portuaria con el fin de garantizar la ausencia de interferencia o perturbación en el desarrollo de ésta.

7.- Habida cuenta de que la actuación urbanística "Ciudad de las Artes Escénicas" ocupará el viario, ya construido, de acceso al Muelle Norte del Puerto de Sagunto, en la fase de ejecución del planeamiento aprobado y relativo a dicha actuación, se contemplarán en el correspondiente proyecto de urbanización las medidas e inversiones necesarias que aseguren la reposición de los servicios portuarios que se vean afectados y, en particular, la sustitución del citado viario por uno semejante, garantizando así la adecuada conexión viaria entre las zonas norte y sur del recinto portuario.

A los efectos de lo previsto en las presentes intenciones, se adjunta un plano orientativo de la solución a estudiar.

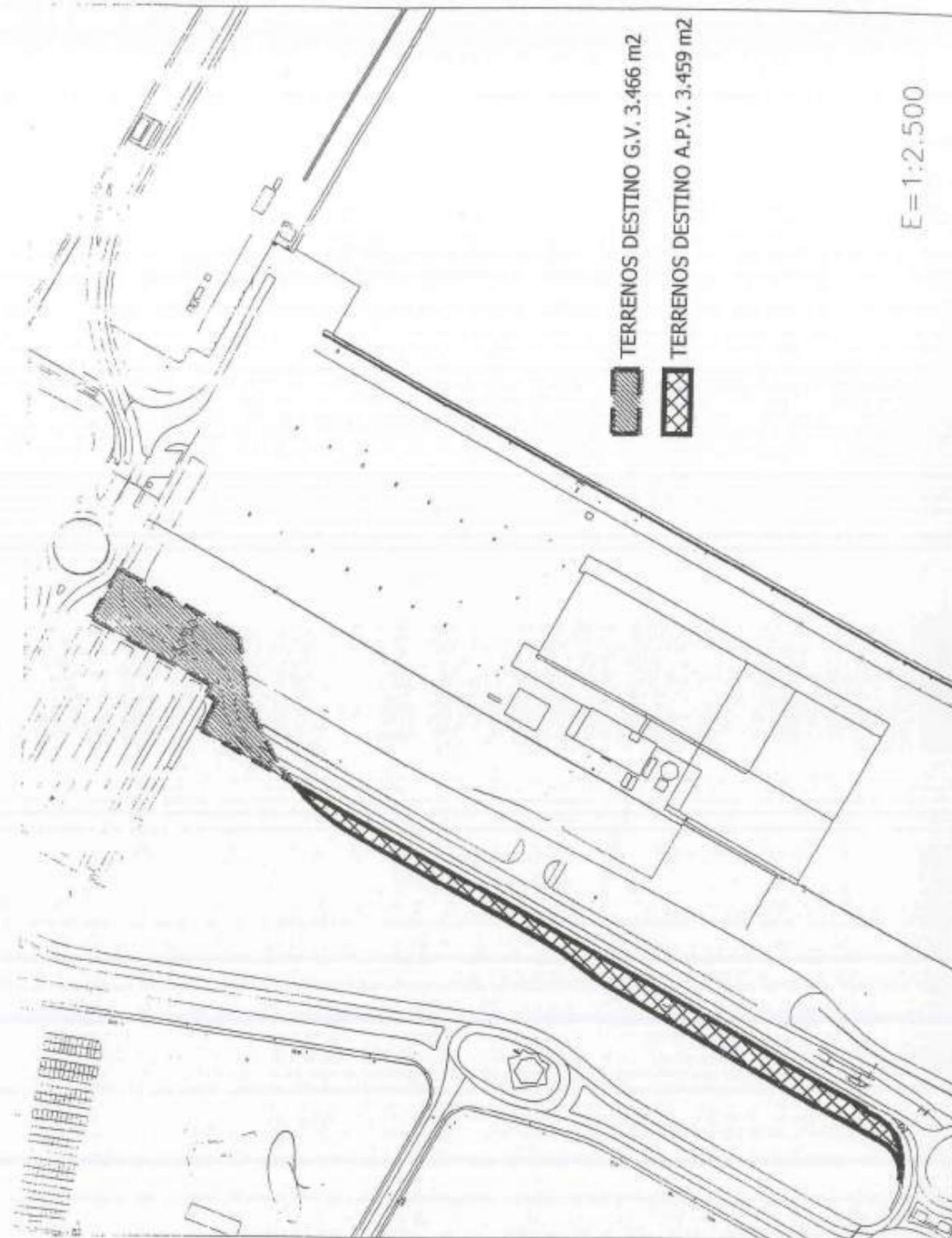
8.- Asimismo, la futura permuta de terrenos entre la Autoridad Portuaria y la Generalitat Valenciana contenida en las cláusulas segunda y tercera del presente Protocolo, queda condicionada a la efectiva adquisición de los terrenos identificados en la cláusula primera del mismo.

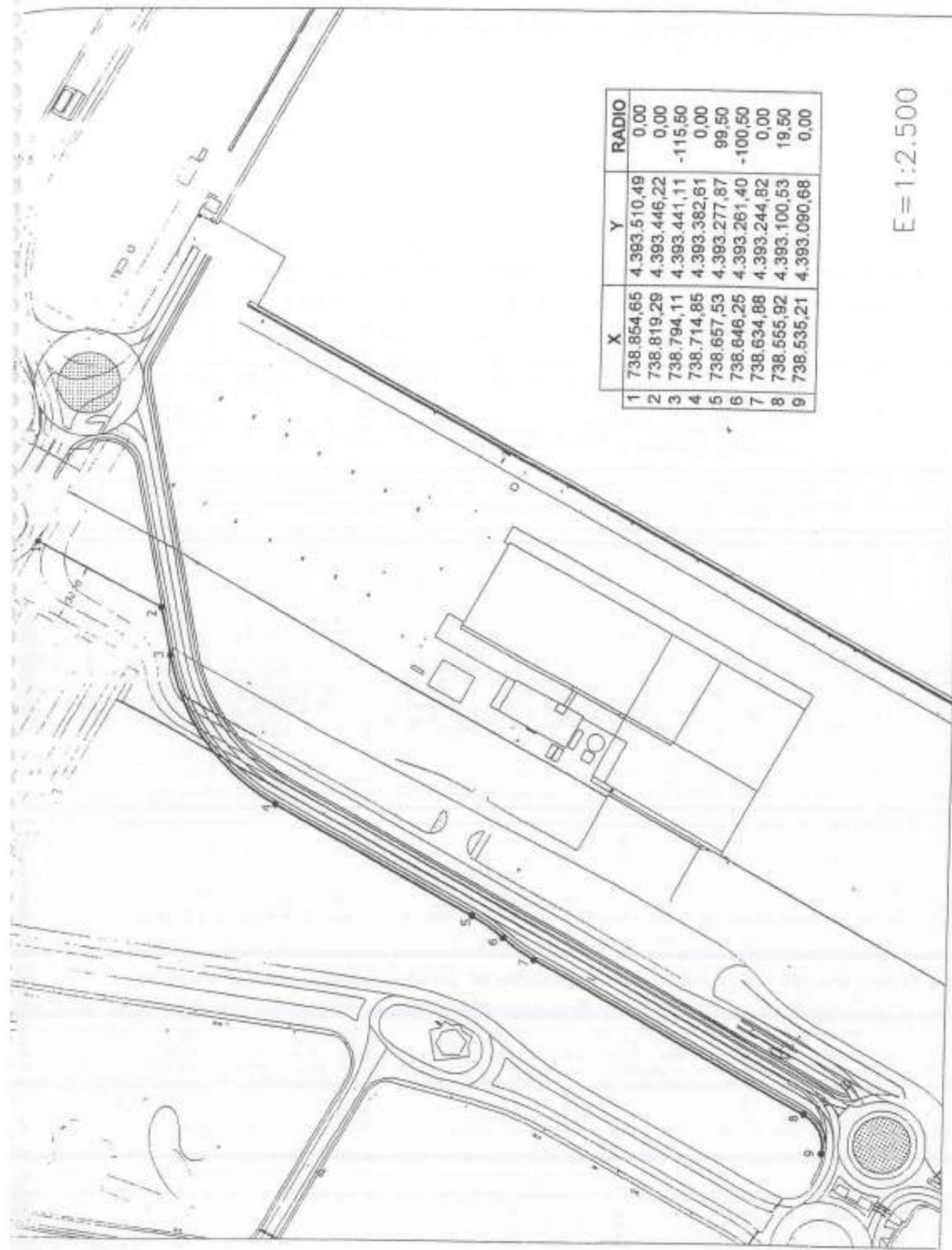
9.- El contenido de este Protocolo mantiene su vigencia durante el tiempo necesario para llevar a cabo los trámites administrativos y de gestión para perfeccionar las transacciones contenidas en el mismo.

Y en prueba de conformidad y aceptación las partes firman este documento por duplicado ejemplar, en el lugar y fecha de encabezamiento.

EL VICEPRESIDENTE PRIMERO  
DE LA GENERALITAT VALENCIANA

EL PRESIDENTE DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA



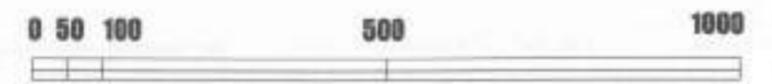
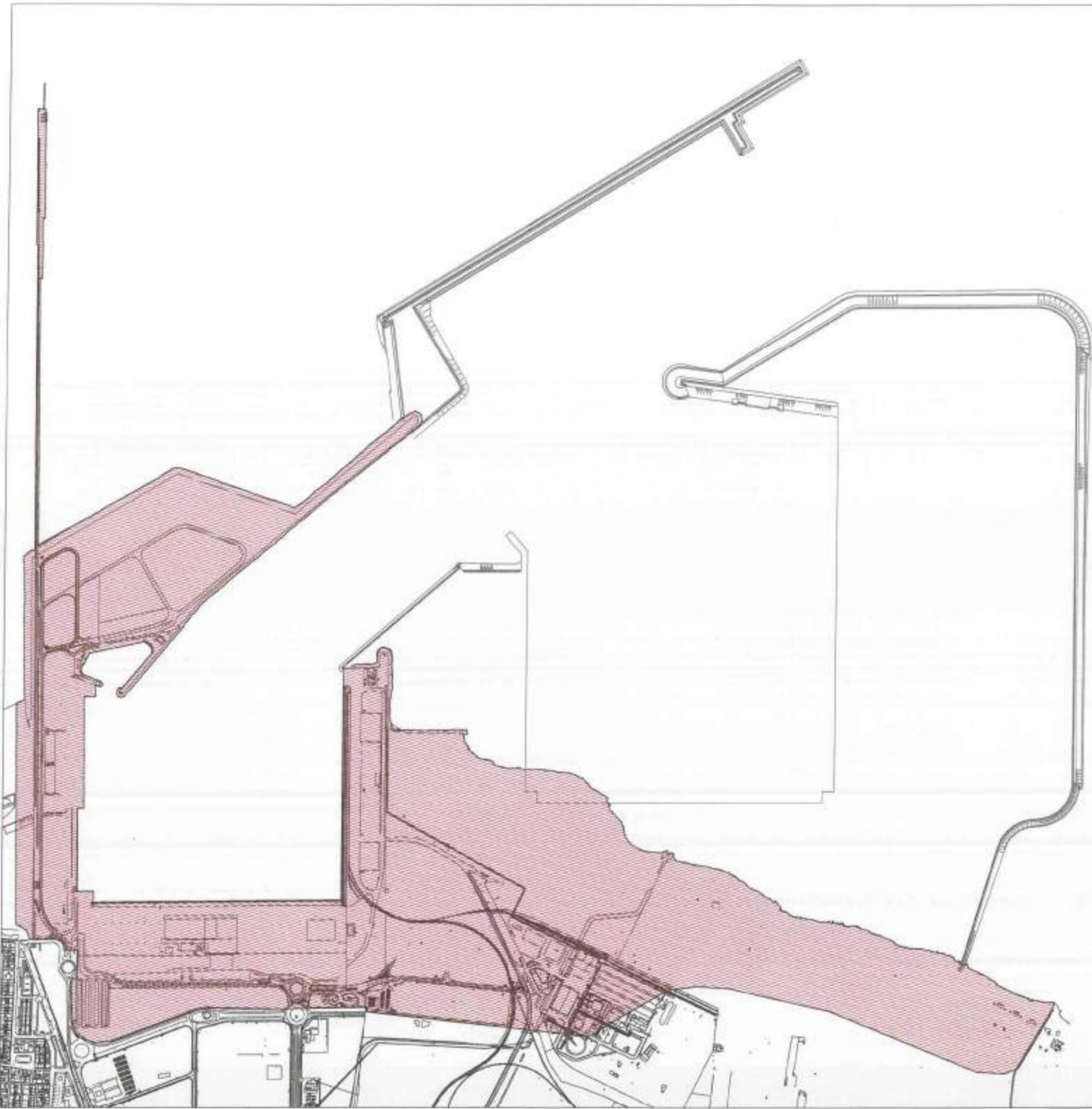


**NOTA**

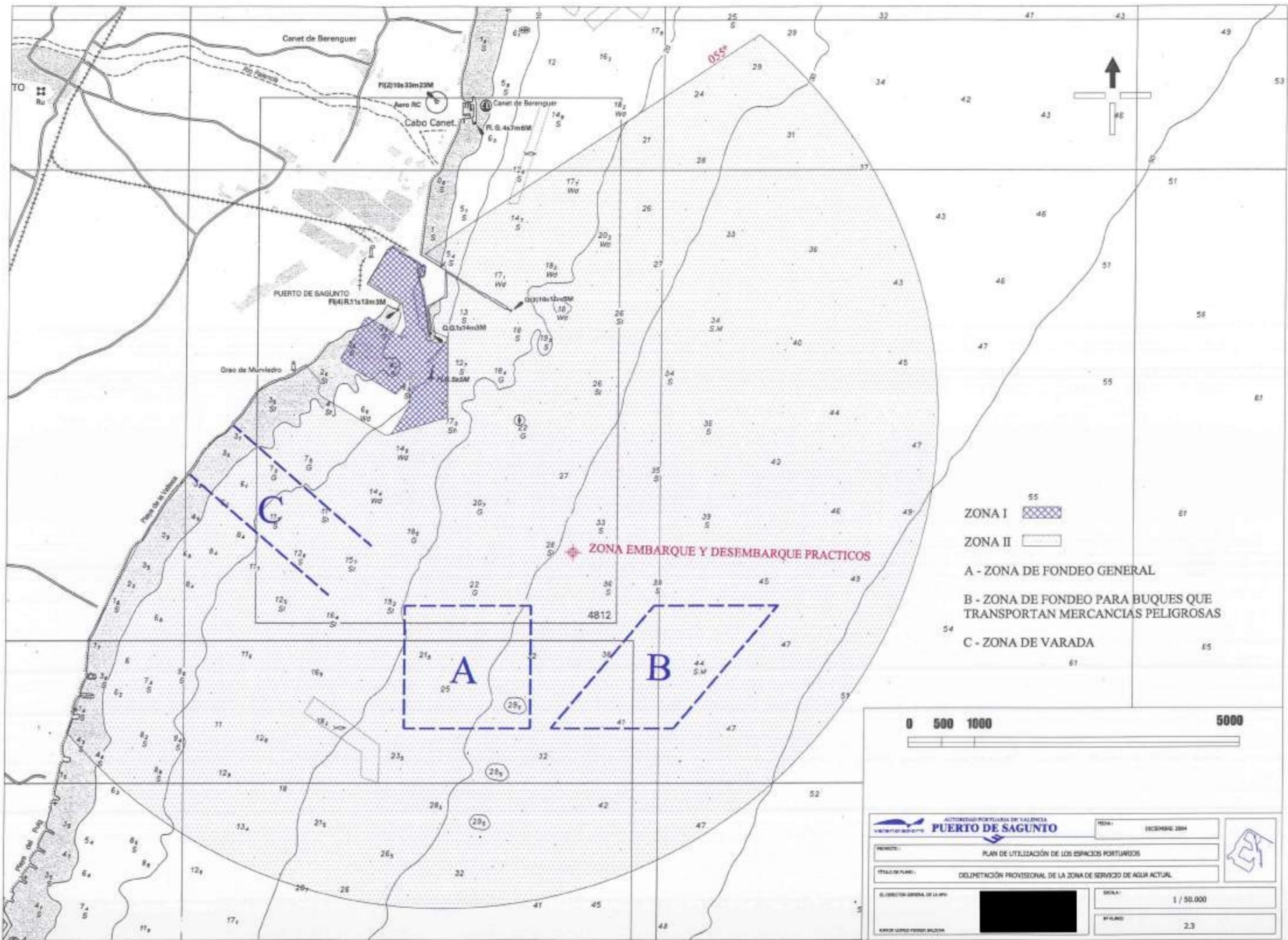
Existe una ligera diferencia entre las coordenadas de parte de la delimitación de la Zona de Servicio Terrestre del Puerto de Sagunto que se incluyen en el "Protocolo de intenciones entre la Generalitat Valenciana y la Autoridad Portuaria de Valencia" suscrito el 20 de junio de 2002 y las que figuran en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Sagunto (P.U.E.P.) debido a que las primeras se obtuvieron de forma aproximada para la firma del Protocolo basándose en las coordenadas que hasta la fecha estaban disponibles y que eran en el sistema U.T.M. Se ha aprovechado la redacción del P.U.E.P. para transformar dichas coordenadas al Sistema Geodésico U.T.M. RE-50 que se utiliza en la actualidad.

# CAPÍTULO II. PLANOS INICIALES





 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2004	
PROYECTO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
TÍTULO DE PLANO: DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE ACTUAL			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA APT: 	ESCALA: 1 / 10.000		
SUPLENTE: 	Nº PLANO: 2.2		



- ZONA I 
- ZONA II 
- A - ZONA DE FONDEO GENERAL
- B - ZONA DE FONDEO PARA BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS
- C - ZONA DE VARADA

0 500 1000 5000

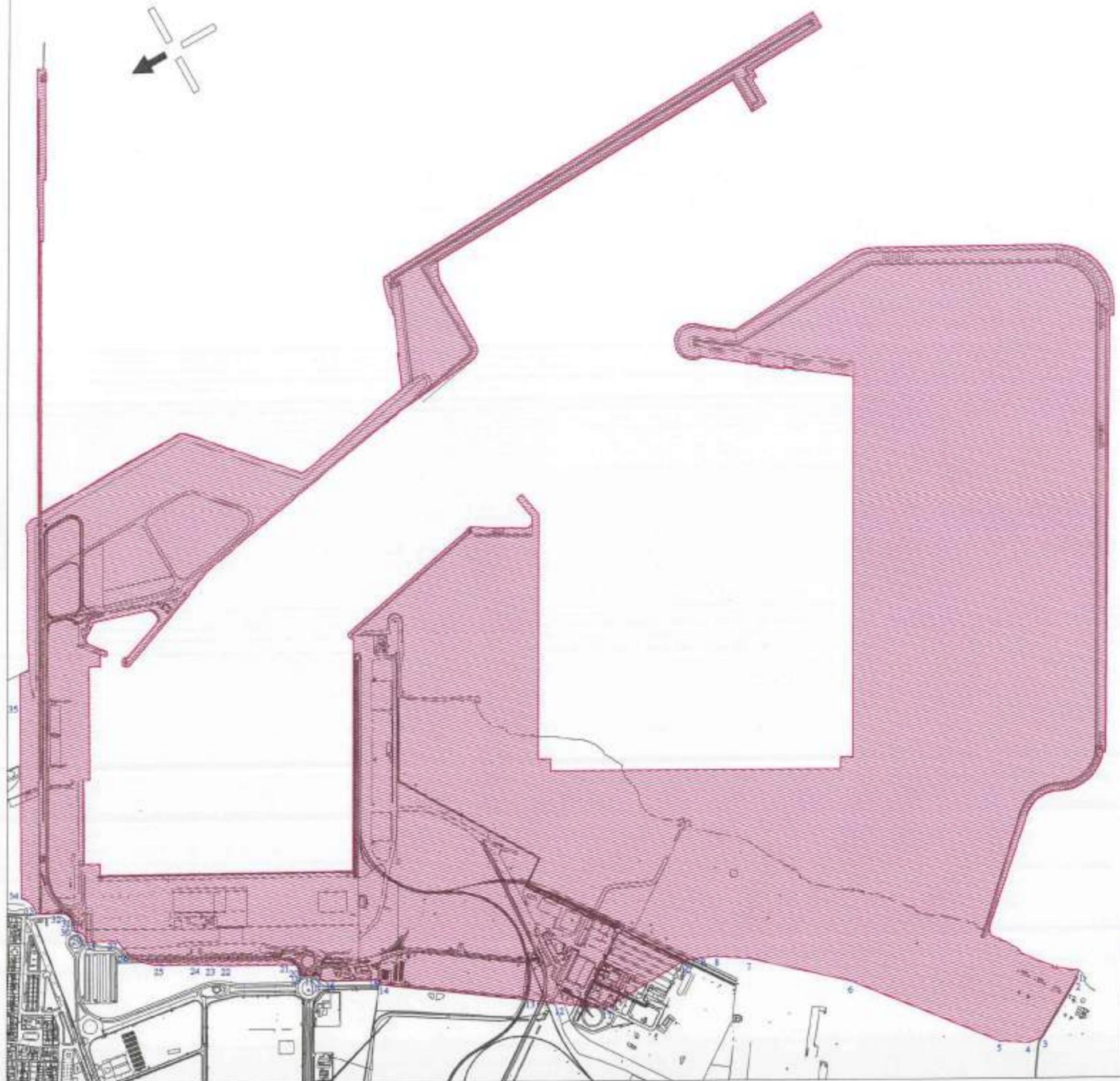

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**PUERTO DE SAGUNTO**

FECHA: DICIEMBRE 2004

TÍTULO DE PLANO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS  
 DELIMITACIÓN PROVISIONAL DE LA ZONA DE SERVICIO DE AGUA ACTUAL

EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V. 

ESCALA: 1 / 50.000  
 Nº PLANO: 2.3

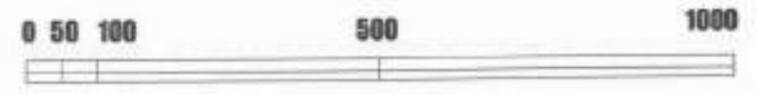


**RELACION DE VERTICES**

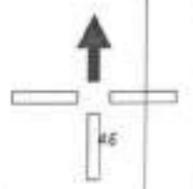
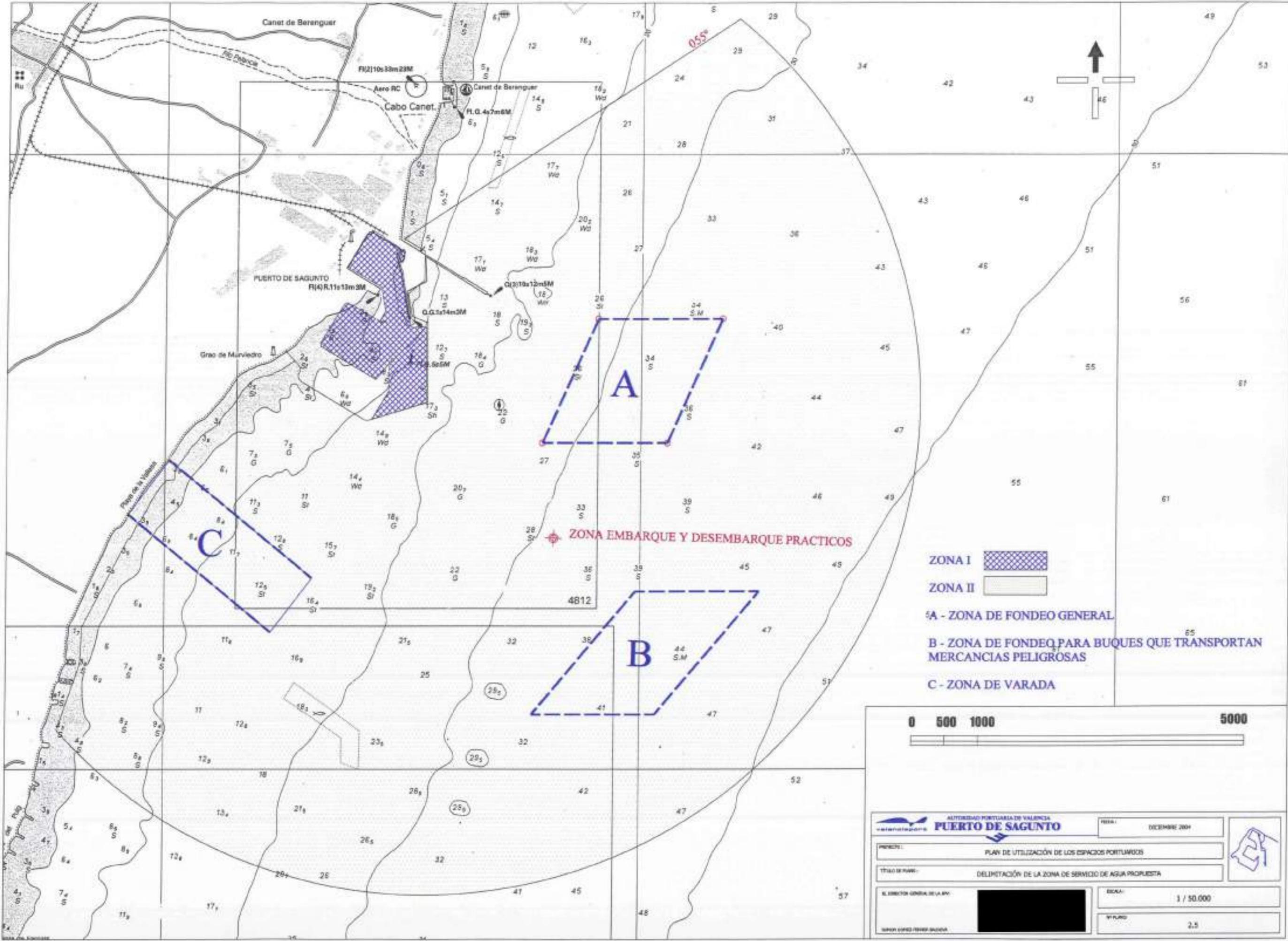
VERT.	COORDENADAS U.T.M.(RE-50)	
	X	Y
1	737,569.298	4,391,429.839
2	737,559.048	4,391,440.781
3	737,479.298	4,391,577.733
4	737,484.370	4,391,814.201
5	737,523.885	4,391,875.045
6	737,837.918	4,391,922.681
7	736,010.852	4,392,113.943
8	736,056.179	4,392,183.781
9	736,073.010	4,392,225.246
10	736,084.510	4,392,253.646
11	736,077.602	4,392,478.098
12	736,145.773	4,392,574.517
13	736,196.564	4,392,645.711
14	736,404.950	4,392,937.609
15	736,415.023	4,392,931.253
16	736,476.811	4,393,049.564
17	736,482.245	4,393,059.622
18	736,500.640	4,393,056.018
19	736,521.220	4,393,095.137
20	736,535.276	4,393,090.513
21	736,555.776	4,393,100.785
22	736,634.768	4,393,244.841
23	736,653.063	4,393,274.091
24	736,671.291	4,393,303.218
25	736,714.667	4,393,382.094
26	736,795.798	4,393,441.417
27	736,819.617	4,393,445.762
28	736,855.165	4,393,511.224
29	736,884.740	4,393,517.798
30	736,902.228	4,393,522.008
31	736,907.628	4,393,519.325
32	736,944.011	4,393,525.621
33	736,976.679	4,393,585.394
34	739,028.601	4,393,597.349
35	739,493.327	4,393,373.373

NOTA: Para relacionar coordenadas delimitación Área de Servicio del año 1981 (Coord. U.T.M.) a las actuales (U.T.M. 89-90) utilizar los siguientes parámetros de transformación:

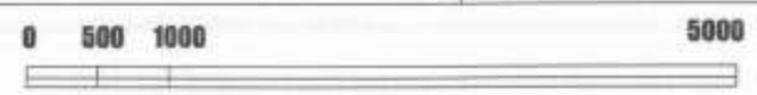
- en X: Y=1
- en Y: X=1
- Factor de escala= 1,000000174
- Rotación 0,000077 en X= 736,897,300 y= 4,393,483,428



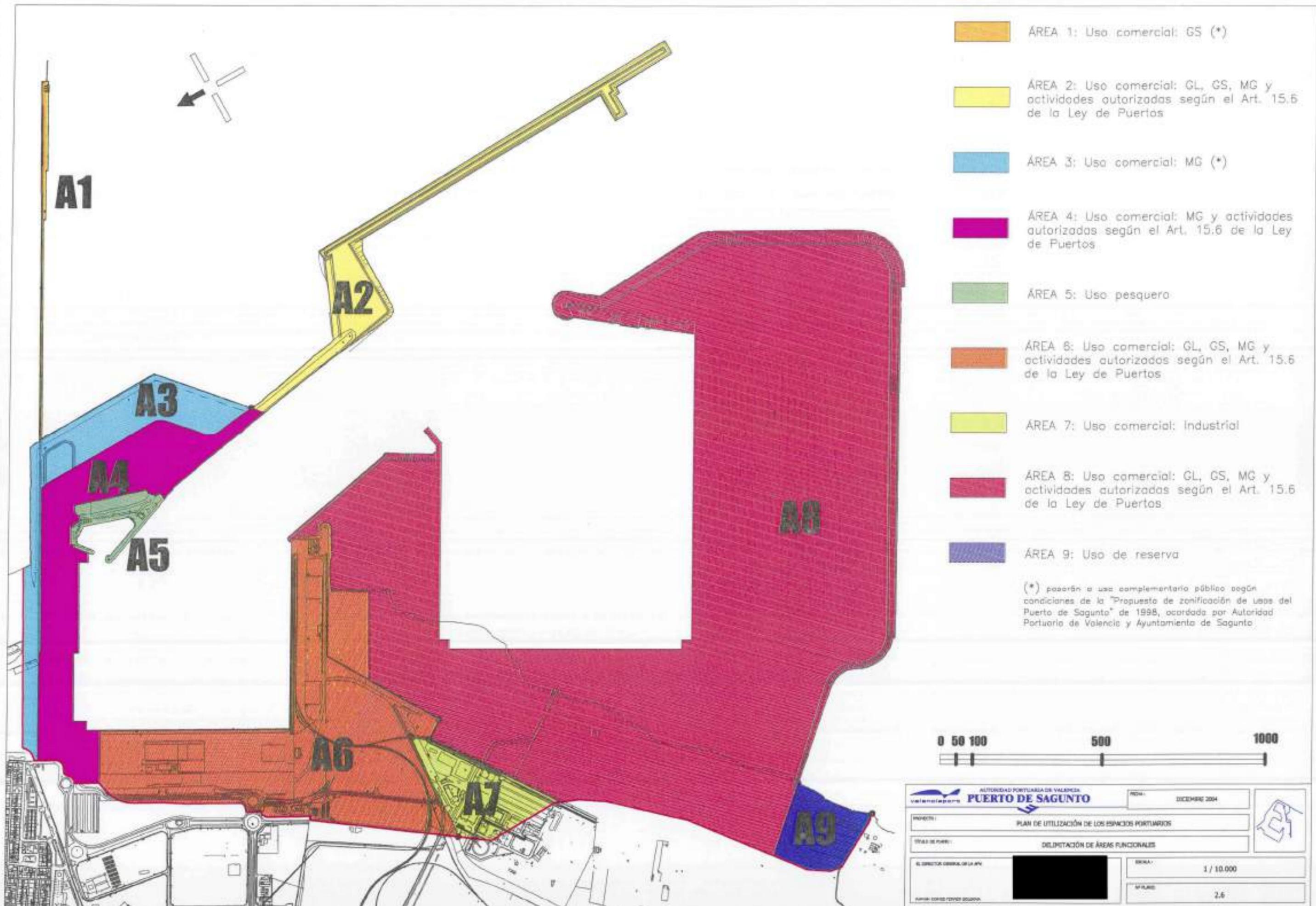
 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: <b>12 DE FEBRERO 2004</b>
PROYECTO: <b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>		
TÍTULO DE PLANO: <b>DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA</b>		
EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V.		ESCALA: <b>1 / 10.000</b>
IMPRESO EN: <b>IMPRESORA FERRER MOLLER</b>		Nº PLANO: <b>24</b>



- ZONA I
- ZONA II
- A - ZONA DE FONDEO GENERAL
- B - ZONA DE FONDEO PARA BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS
- C - ZONA DE VARADA

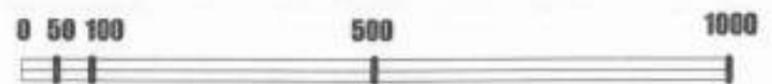


<b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA:	DECEMBRE 2004
PROYECTO:		PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS	
TÍTULO DE PLAN:		DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DE AGUA PROPUESTA	
EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V.:		ESCALA:	1 / 50.000
DISEÑADOR:		W. FERRER	2.5

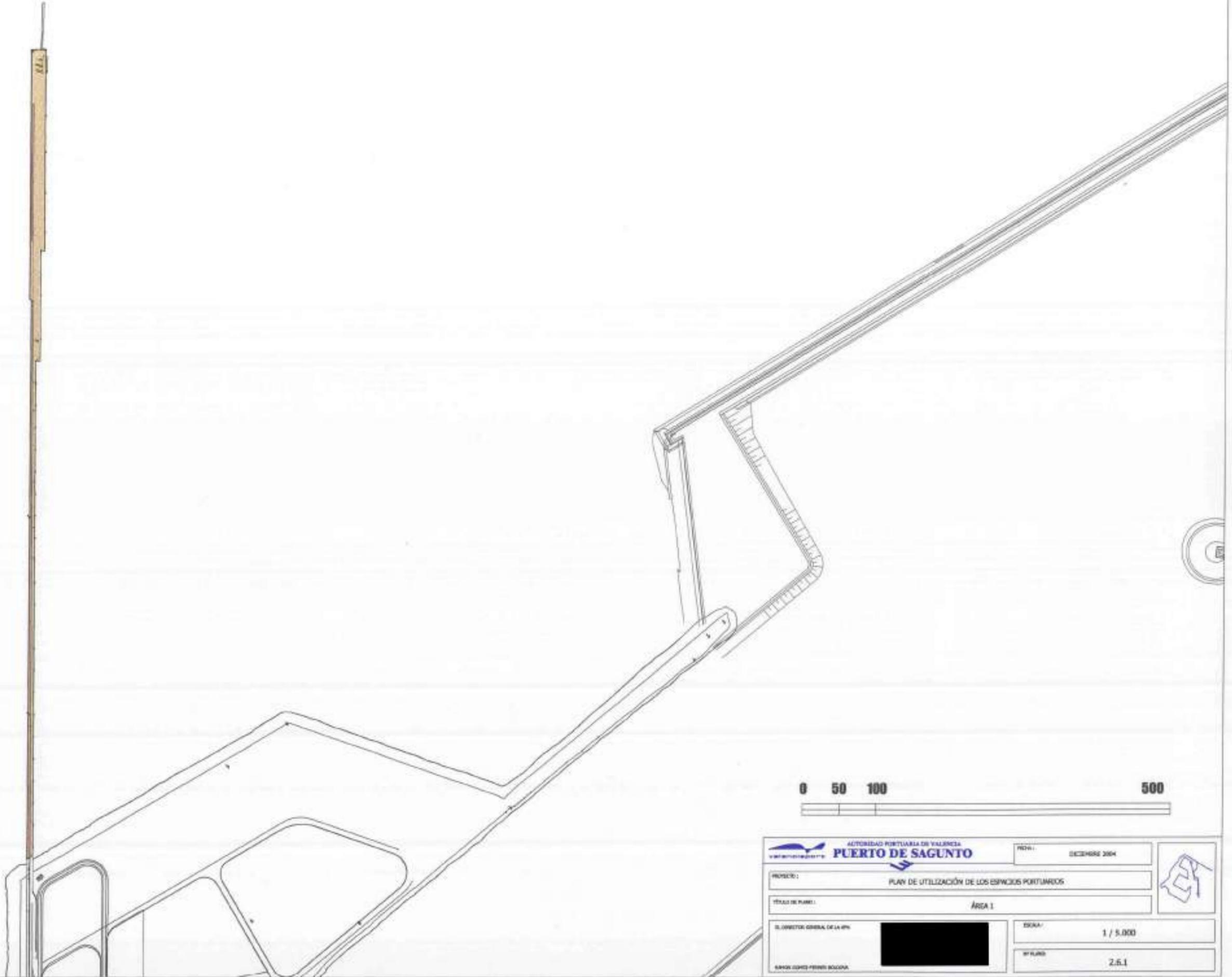
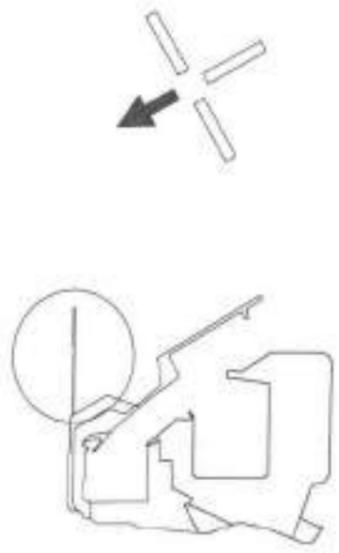


- ÁREA 1: Uso comercial: GS (\*)
- ÁREA 2: Uso comercial: GL, GS, MG y actividades autorizadas según el Art. 15.6 de la Ley de Puertos
- ÁREA 3: Uso comercial: MG (\*)
- ÁREA 4: Uso comercial: MG y actividades autorizadas según el Art. 15.6 de la Ley de Puertos
- ÁREA 5: Uso pesquero
- ÁREA 6: Uso comercial: GL, GS, MG y actividades autorizadas según el Art. 15.6 de la Ley de Puertos
- ÁREA 7: Uso comercial: Industrial
- ÁREA 8: Uso comercial: GL, GS, MG y actividades autorizadas según el Art. 15.6 de la Ley de Puertos
- ÁREA 9: Uso de reserva

(\*) poseerán a uso complementario público según condiciones de la "Propuesta de zonificación de Usos del Puerto de Sagunto" de 1998, acordada por Autoridad Portuaria de Valencia y Ayuntamiento de Sagunto.

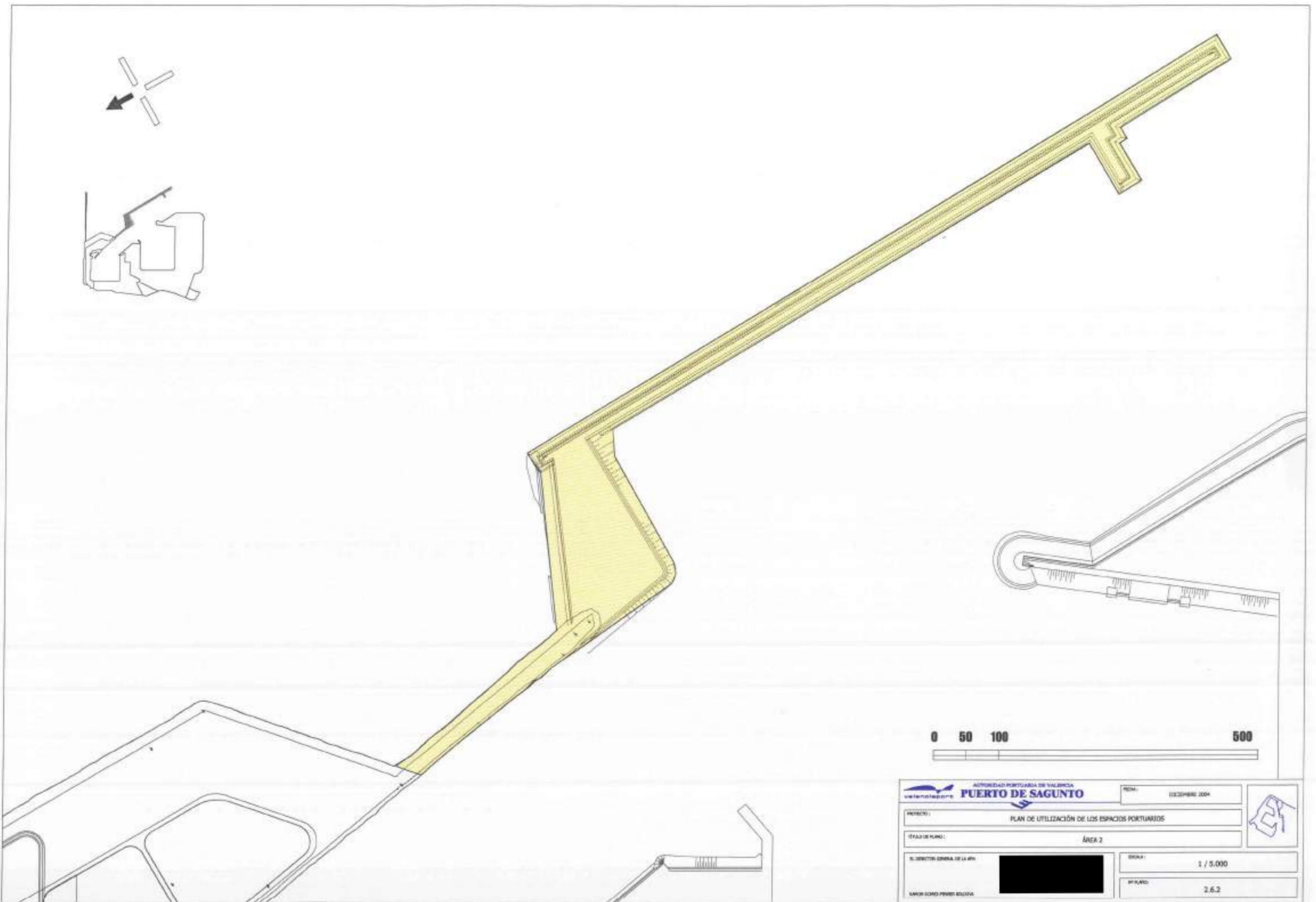


<b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2004
PROYECTO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS		
TÍTULO DE PLANO: DELIMITACIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES		
EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V.		ESCALA: 1 / 10.000
AUTORA: COOPERATIVA TÉCNICA EQUINO		Nº PLANO: 2.6

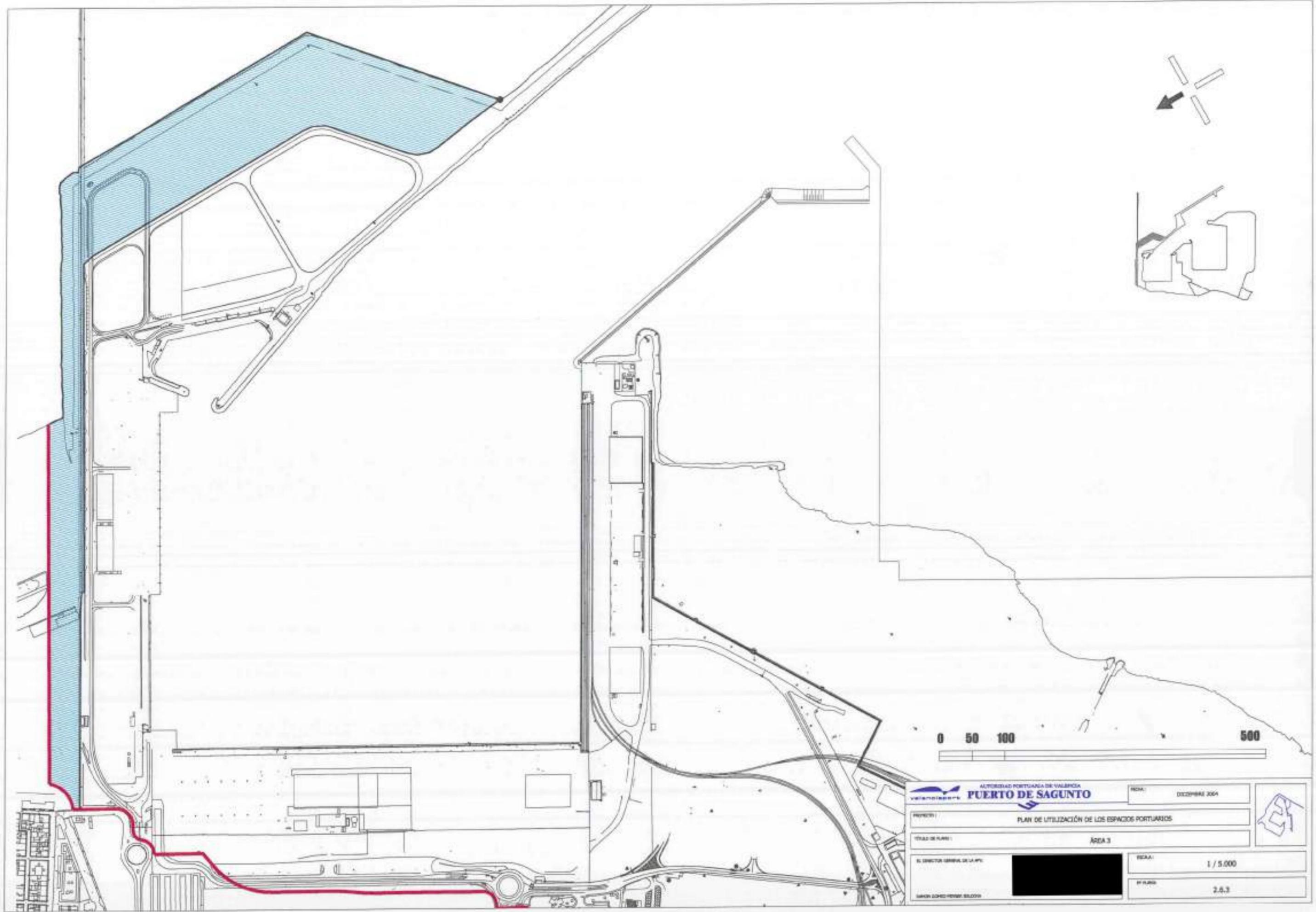


 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2004
PROYECTO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS		
TÍTULO DE PLANO: ÁREA 1		
ELABORADO POR: D. JUAN CARLOS FERRER BOLLADA		ESCALA: 1 / 5.000
		Nº PLANO: 2.6.1

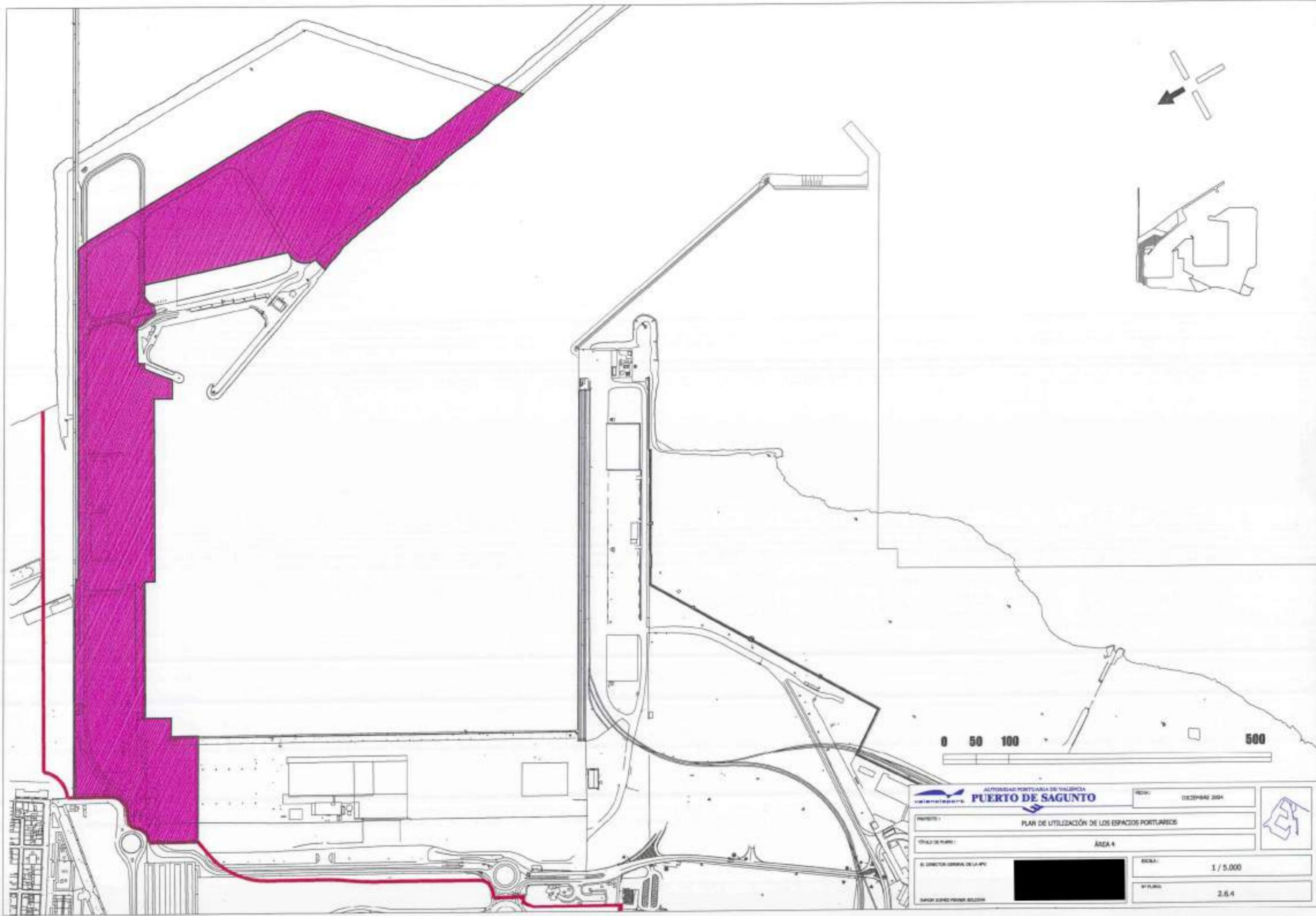




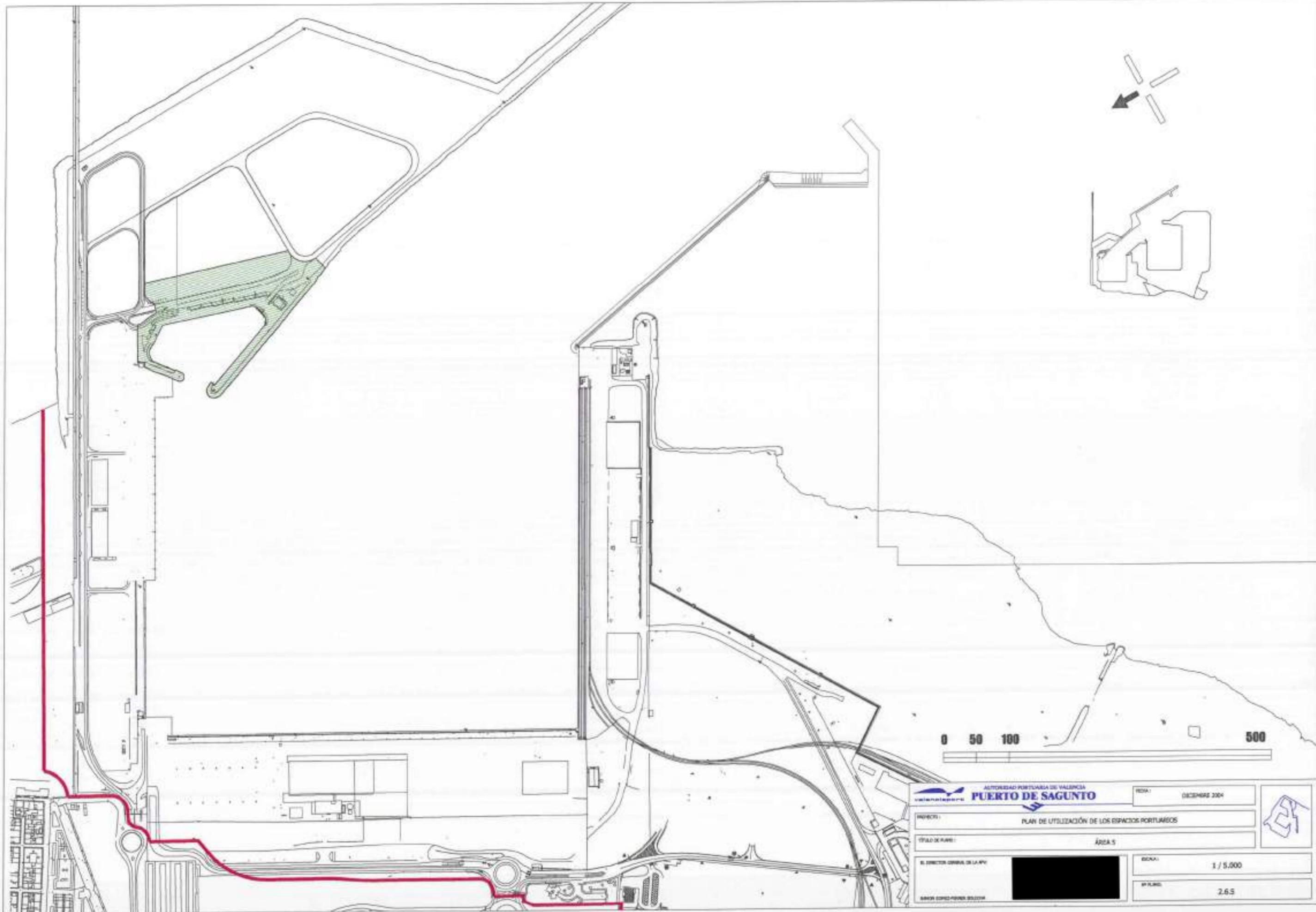
 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: 13/03/2004	
PROYECTO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
ESTADO PLANO: ÁREA 2			
DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V. 		ESCALA: 1 / 5.000	
SANCIONADO POR:		PROFILADO: 2.6.2	



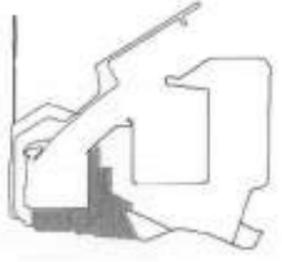
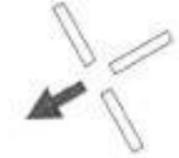
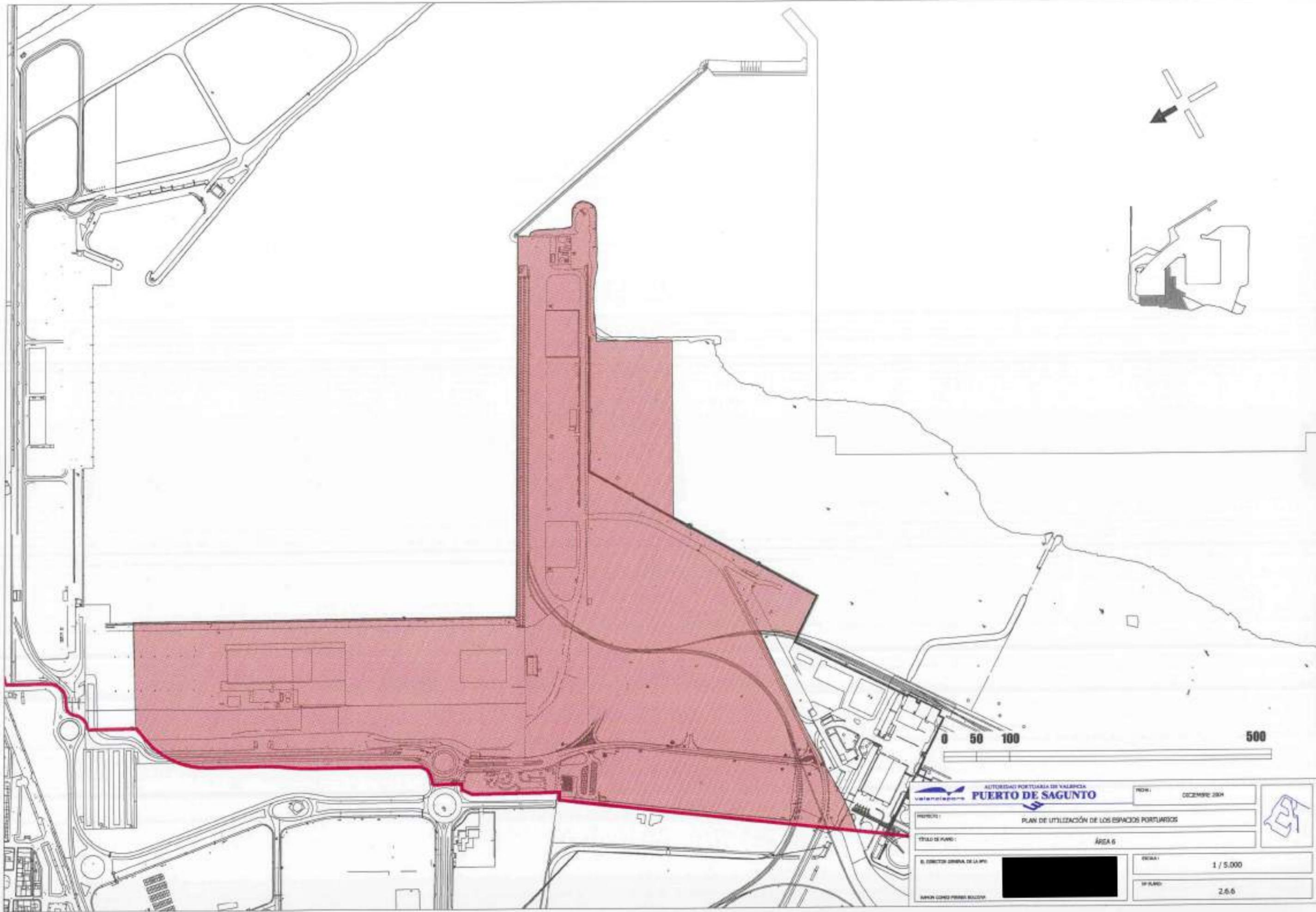
 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2004	
TÍTULO DE PLANO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
TÍTULO DE PLANO: ÁREA 3			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V. [Redacted]	ESCALA: 1 / 5.000	Nº PLANO: 2.0.3	
SERVICIO TÉCNICO DE PROYECTOS			



<b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: <b>10/09/2004</b>	
PROYECTO: <b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>			
TÍTULO DE PLANO: <b>ÁREA 4</b>			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA APV:		ESCALA: <b>1 / 5.000</b>	
MAPA SIGES PUNTO 852004		Nº PLANO: <b>2.6.4</b>	

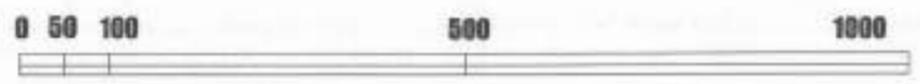
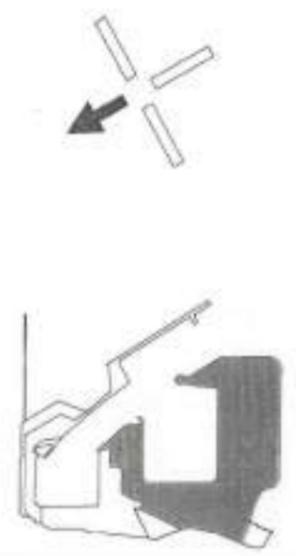
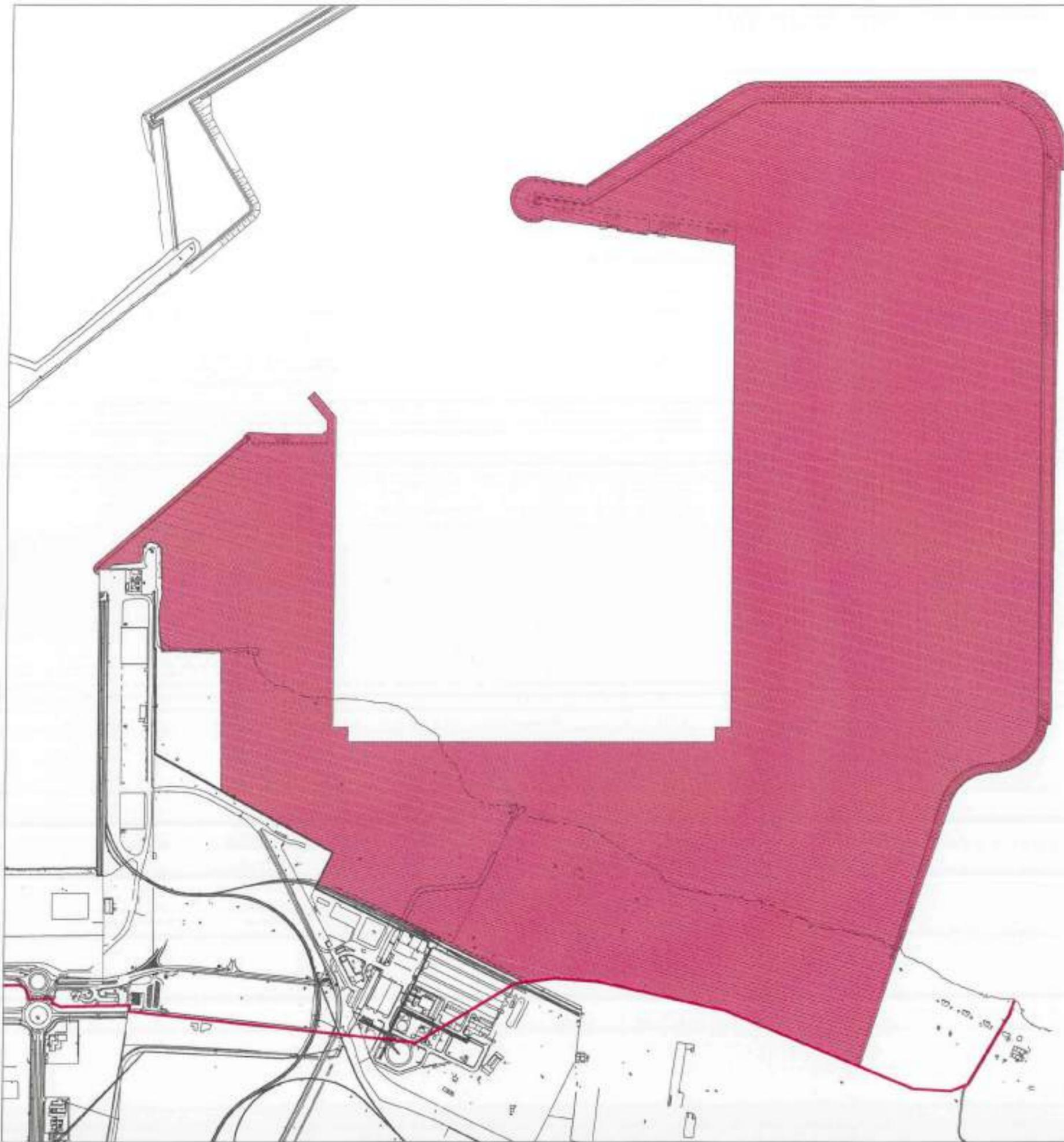


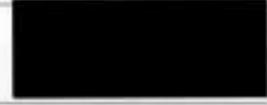
 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2004	
TÍTULO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
ESTADO DE HOY: ÁREA 5			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA APV: [Redacted]		ESCALA: 1 / 5.000	
BANCO EDIFICIO PUNTA DELICIA		Nº PLANO: 2.65	

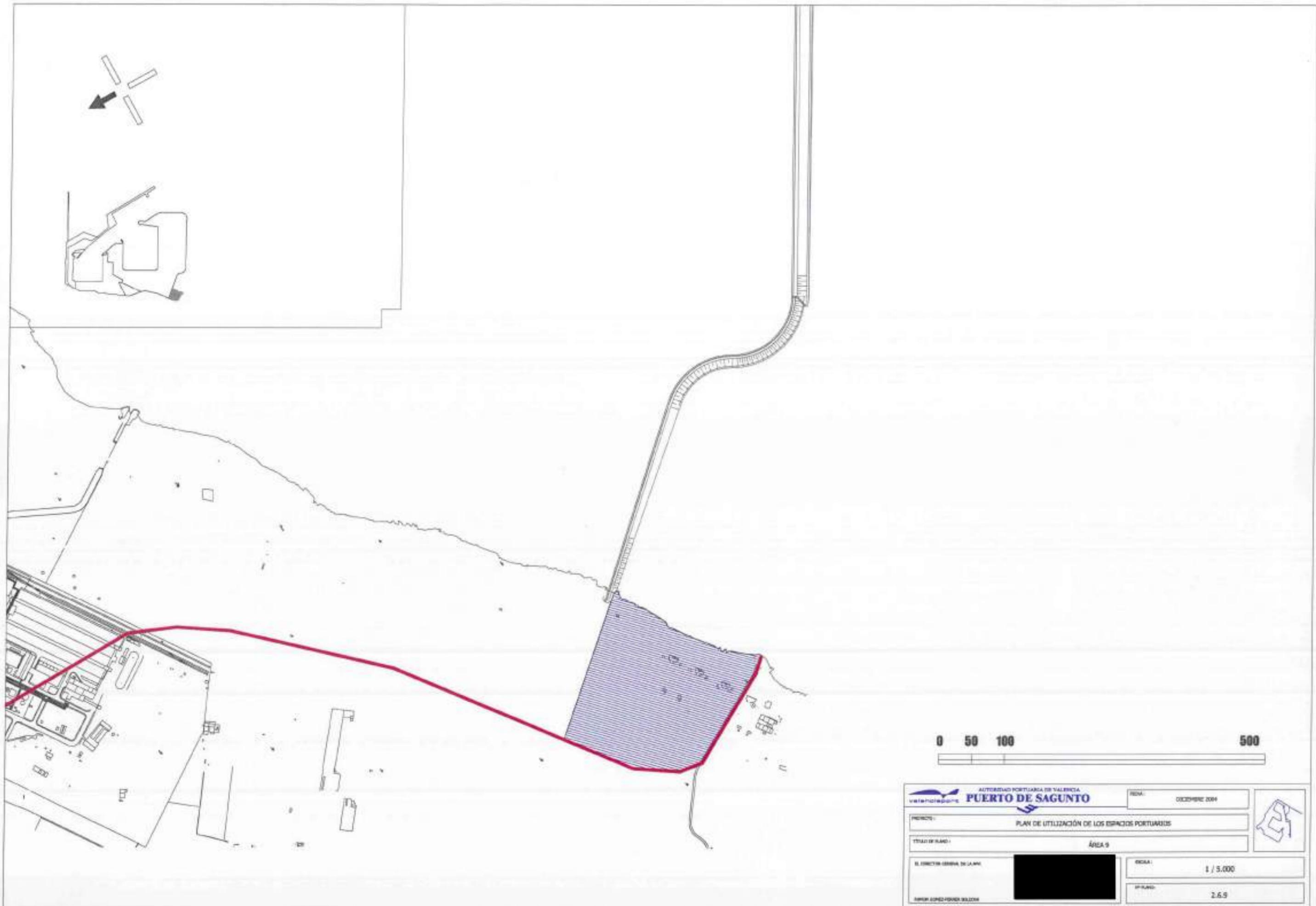


 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2004	
PROYECTO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
TÍTULO DE PLANO: ÁREA 6			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V.: 		ESCALA: 1 / 5.000	
APROBADO COMO PLANO BÁSICO		Nº PLANO: 2.6.6	

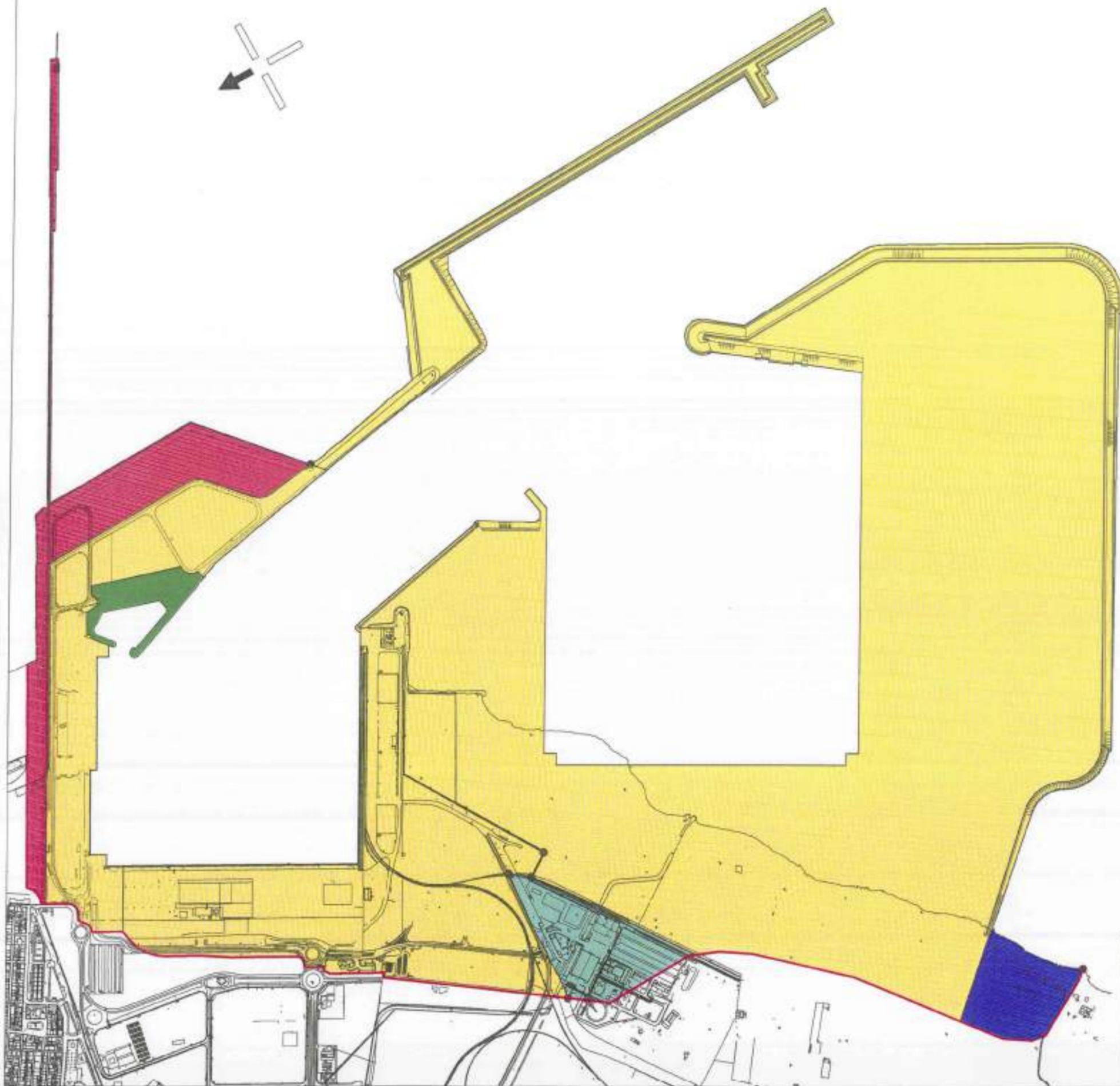


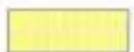


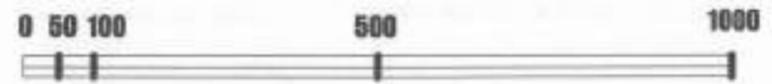
 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2004	
PROYECTO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
ESTADO DE LA OBRA: ÁREA 8			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V.:		ESCALA: 1 / 5.000	
MAPA DE LOCALIZACIÓN:		PÁGINA: 2.6.8	



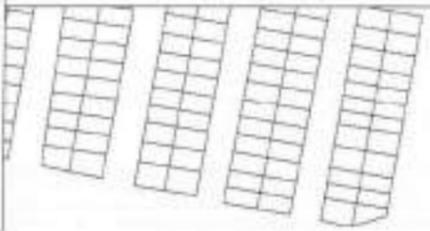
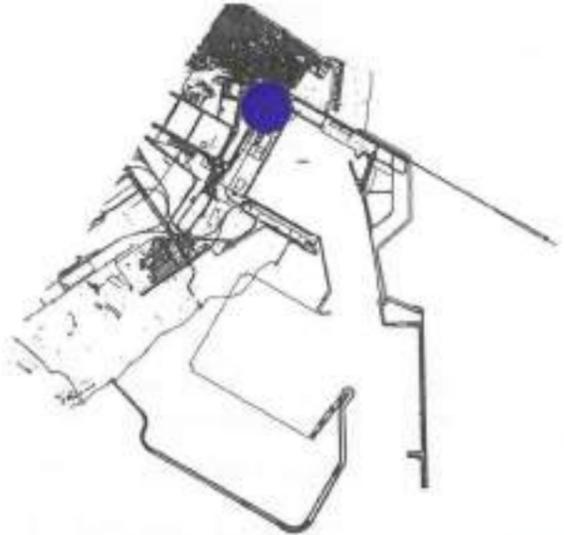
<b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: <b>DICIEMBRE 2004</b>	
PROYECTO: <b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>			
TÍTULO DE PLANO: <b>ÁREA 9</b>			
EL DISEÑO GRÁFICO DE LA PLAN:	ESCALA: <b>1 / 5.000</b>	Nº PLANO: <b>2.6.9</b>	
IMPRESO POR: <b>CONSEJO REGULADOR</b>			



-  Uso comercial y actividades autorizadas según el Art. 15.6 de la Ley de Puertos: 2.354.491 m<sup>2</sup>
-  Uso comercial: 134.206 m<sup>2</sup>
-  Uso comercial(industrial): 67.954 m<sup>2</sup>
-  Uso pesquero: 24.182 m<sup>2</sup>
-  Uso de reserva: 49.997 m<sup>2</sup>



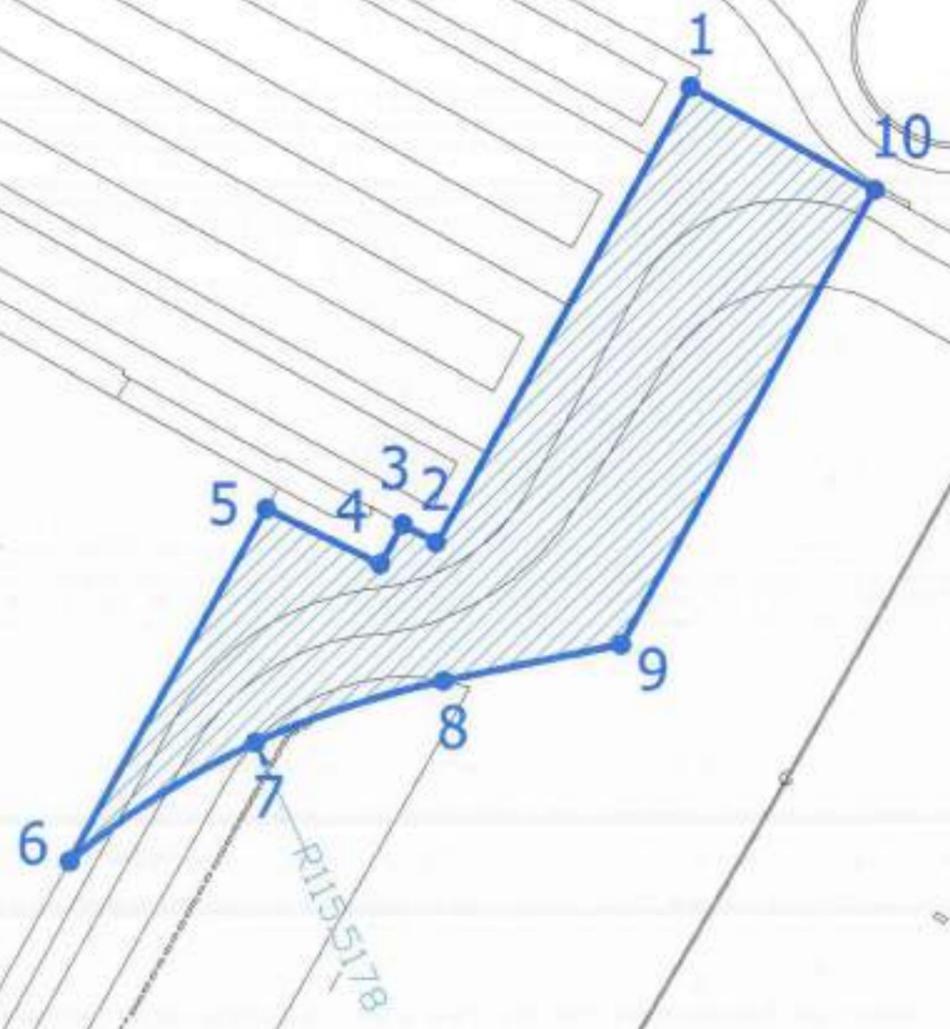
 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: <b>DICIEMBRE 2004</b>	
PROYECTO: <b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>			
TÍTULO DE PLANO: <b>ORDENACIÓN DE USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>			
ELABORADO POR: 		ESCALA: <b>1 / 10.000</b>	
BARRA COMO FORMA DE LEYENDA		HOJA: <b>2.7</b>	



COORDENADAS DE USO ACTUAL

- 1: X=738828.39 Y=4393525.01
- 2: X=738792.89 Y=4393460.75
- 3: X=738788.08 Y=4393463.33
- 4: X=738784.95 Y=4393457.67
- 5: X=738768.80 Y=4393465.57
- 6: X=738741.53 Y=4393415.65
- 7: X=738767.63 Y=4393432.45
- 8: X=738794.10 Y=4393441.11
- 9: X=738819.30 Y=4393446.22
- 10: X=738854.65 Y=4393510.49

SUPERFICIE= 3.466 m2



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA		PUERTO DE SAGUNTO		FECHA: DICIEMBRE 2004	
PROYECTO:		PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
TÍTULO DE PLANO:		PARCELA OBJETO DE DESAFECTACIÓN			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA APV:		[REDACTED]		ESCALA: 1 / 1.000	
AUTOR: JUAN PEDRO BALDÓN		[REDACTED]		SITIO: 2.8	

# **CAPÍTULO III. ADAPTACIÓN A LA LEY 48/2003 DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL**

## ÍNDICE

3.1. OBJETO.....	2
3.2. INTRODUCCIÓN .....	3
3.2.1. Objeto .....	3
3.2.2. Justificación.....	3
3.2.3. Contenido .....	3
3.2.4. El dominio público portuario .....	3
3.3. PREVISIONES DE TRÁFICO.....	7
3.4. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO .....	7
3.4.1. Zona de Servicio terrestre.....	7
3.4.2. Zona de Servicio de agua .....	9
3.5. ANÁLISIS PORMENORIZADO DE CADA ÁREA .....	11
3.6. NUEVA DELIMITACIÓN Y DESAFECTACIÓN DE UNA PARCELA DE LA ZONA DE SERVICIO .....	14
3.7. MODIFICACIÓN DEL P.U.E.P.....	16

### 3.1. OBJETO

Como ha quedado reflejado en el punto 1.0. ANTECEDENTES del Capítulo I, durante la tramitación del P.U.E.P. del Puerto de Sagunto, entró en vigor la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General. Esta Ley modifica algunos de los aspectos relativos a los planes de utilización de los espacios portuarios, por ello se ha procedido a redactar este Capítulo III de ADAPTACIÓN A LA LEY 48/2003 DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL donde se recogen todos aquellos apartados del P.U.E.P. del Puerto de Sagunto que han sido modificados por la nueva Ley. También se aprovecha para actualizar las previsiones de tráfico e incorporar las pequeñas modificaciones a la planta de ampliación del puerto surgidas durante la ejecución de las obras y que se recogen en los planos del Capítulo IV, estos planos son los que definirán la Zona de Servicio terrestre y de agua así como los usos que se asignan a cada área del Puerto de Sagunto conforme a la Ley 48/2003. Por ello, **son los Capítulos III y IV los que se someten a aprobación.**

## 3.2. INTRODUCCIÓN

### 3.2.1. Objeto

El objeto del presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios es servir de base para determinar las superficies, tanto de tierra como de agua, que formarán la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto, incluyendo los usos previstos en las diferentes zonas del puerto y la justificación o conveniencia de los mismos, teniendo en cuenta las necesidades actuales y las que se prevén para el futuro.

### 3.2.2. Justificación

El presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Sagunto se redacta de conformidad con la prescripción recogida 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. El P.U.E.P. se perfila en el referido artículo como el instrumento adecuado para la delimitación de la Zona de Servicio del puerto. De acuerdo con el artículo 96.1 de la citada Ley, tal delimitación corresponde, en los puertos de competencia estatal, al Ministerio de Fomento, a propuesta de la Autoridad Portuaria correspondiente.

### 3.2.3. Contenido

Respecto al contenido del P.U.E.P. y al concepto de Zona de Servicio, los artículos 96.3 y 96.1 de la Ley 48/2003 indican, respectivamente, que el P.U.E.P. “incluirá los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la libre competencia en la prestación de los servicios. Así mismo, se incluirán en el plan

de utilización de los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer competencias tales como las de seguridad, inspección, control u otras actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 94.2 de esta Ley ” y que la zona de servicio “incluirá los espacios de tierra y de agua necesarias para la desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 94.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos no portuarios mencionados en dicho artículo”.

### 3.2.4. El dominio público portuario

En relación con la gestión del dominio público portuario estatal, el artículo 92 de la Ley 48/2003 establece que ésta 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.

De conformidad con dicho artículo, 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.

En cuanto a los bienes que integran el dominio público, el artículo 93.2 de la Ley 48/2003 establece que pertenecen al dominio público portuario estatal:

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.

En relación con distintos aspectos relativos a los P.U.E.P., la Secretaría General del Ente Público Puertos del Estado remitió a las distintas autoridades portuarias el documento “Criterios sobre el contenido, documentación, efectos, vigencia y modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios”, de fecha 22 de marzo de 1995.

En el referido documento se establece una clasificación conceptual general de usos contemplándose dos niveles: el **uso básico** portuario del área y **los usos específicos o categorías**. El uso básico es el que marca el uso genérico del área de que se trate, alcanzándose mayor definición a través de los usos específicos que, en principio, tienen carácter meramente indicativo.

El artículo 94 del citado cuerpo legal, 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, tienen la consideración de **usos portuarios** para la **parte terrestre de la Zona de Servicio**, los siguientes:

□ **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.

Según queda recogido en el artículo 3.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del estado y de la Marina Mercante (artículo vigente tras la entrada en vigor de la Ley 48/2003), 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*”. Por el artículo 3.2 de la citada ley, se incorpora a 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*”.

□ **Usos pesqueros**. Tal como se cita en el artículo 3.3 de la Ley 27/92 (artículo vigente tras la entrada en vigor de la Ley 48/2003), “Las operaciones de descarga y manipulación de 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 párrafo siguiente.

□ **Usos náutico-deportivos**. Contemplado en el artículo 3.6 de la Ley 27/92 (artículo vigente tras la entrada en vigor de la Ley 48/2003) al indicarse que “Los puertos comerciales que dependan de la Administración 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.”*

Por otro lado, en la Disposición Adicional decimoséptima de la Ley 27/92 (artículo vigente tras la entrada en vigor de la Ley 48/2003) se dice: *“Los espacios pesqueros y los destinados a usos náutico-deportivos, a que se refiere el apartado 6 del artículo 3 de esta Ley, podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpen la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de utilización de los espacios portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede causar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.”*

□ **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.

□ **Espacios de reserva**, que tal y como se ha indicado, de conformidad con el artículo 96.1 de la Ley 48/2003, garantizan la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

□ **Uso público**. 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 no portuarios**, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no 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.

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.

De conformidad con el artículo 94.2 de la Ley 48/2003, 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.

El artículo 94.3 de dicha ley, establece que 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.

Por último, de acuerdo con el artículo 94.4 de la Ley 48/2003, 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 no portuarios, 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.

Respecto a la **parte de agua de la Zona de Servicio**, el artículo 96.2 de la Ley 48/2003 recoge que el espacio de agua se subdividirá dos zonas:

- *“Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará las aguas abrigadas naturalmente que comprendan las dársenas destinadas a operaciones*

*portuarias, incluyendo las zonas necesarias para maniobras de atraque y reviro, y los espacios de agua incluidos en los diques de abrigo.”*

- *“Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.”*

Así mismo, dicho artículo 96.2 establece que el espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua donde se realicen las operaciones de carga, descarga y transbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo las márgenes necesarias para la seguridad marítima, practicaje y avituallamiento de buques.

### 3.3. PREVISIONES DE TRÁFICO

El Puerto de Sagunto movió 3.862.226 toneladas en 2002 y 3.521.350 toneladas en 2003. El 2004 se cerró con una cifra provisional de 3.978 mil toneladas. A continuación se recogen las previsiones de tráfico que se recogen el Plan Director del Puerto de Sagunto para los próximos 10 años.

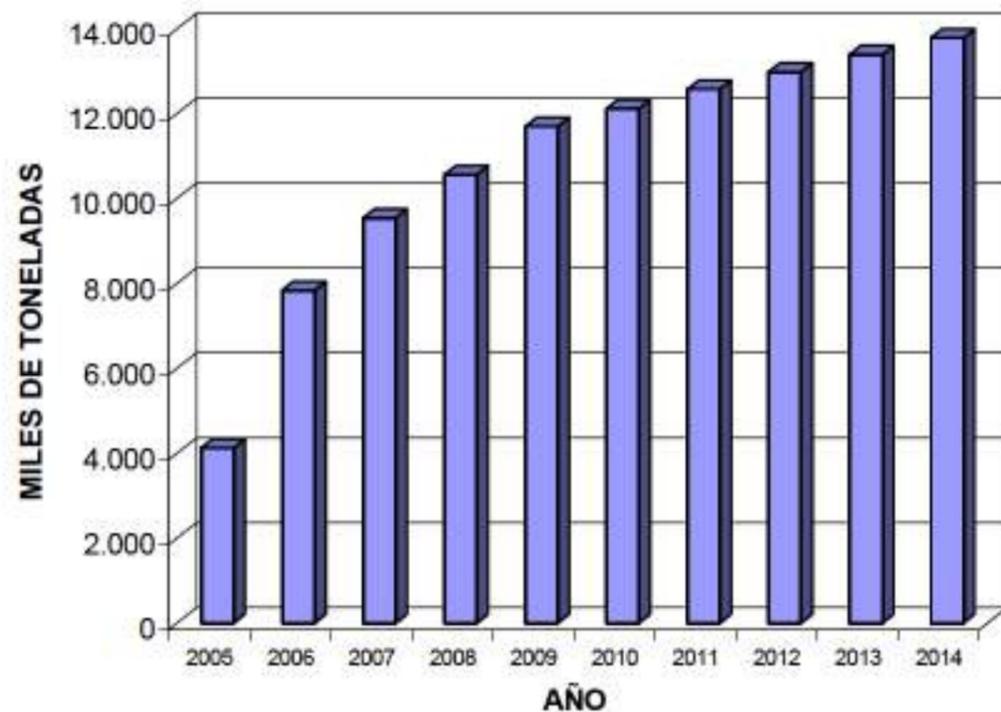


Figura 1: Previsión de tráfico

Si se descomponen estas previsiones según la forma de presentación de la mercancía, se tiene lo siguiente:

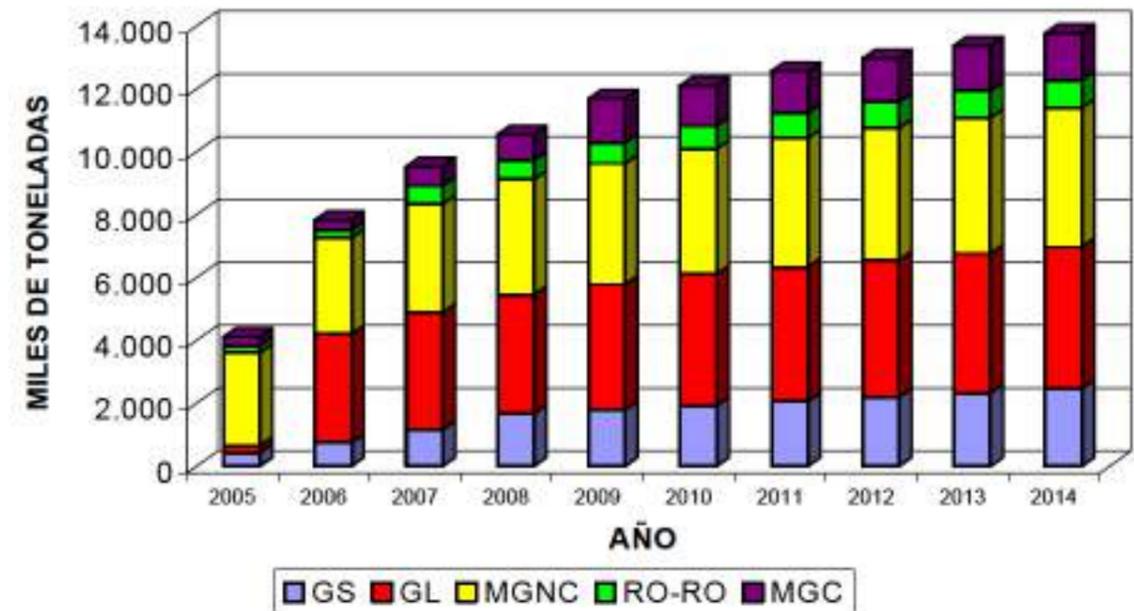


Figura 2: Previsión de tráfico según forma de presentación de la mercancía

### 3.4. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

#### 3.4.1. Zona de Servicio terrestre

El análisis recopilado en el presente documento conduce a proponer como delimitación de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto en su componente terrestre el área contemplada en el plano nº 4.1.

La Zona de Servicio que se propone queda plenamente integrada bajo la delimitación que el Plan General de Ordenación Urbana de Sagunto establece para la "Zona Portuaria" por lo que no debe presentar dificultades de índole urbanística.

La nueva delimitación propuesta altera la actual Zona de Servicio aprobada por O.M. de 18 de diciembre de 1991 en dos aspectos: por un lado, incluye los terrenos de la futura ampliación recientemente iniciada, y por otro, no incorpora gran parte de los terrenos de reserva contiguos al Muelle Centro y se

desafecta una parcela de ésta situada al Noreste de los anteriores. En el primer caso, como la ampliación de la Zona de Servicio actual es consecuencia de una obra nueva que gana terreno al mar, no es necesaria justificación alguna ya que no afecta a propiedades privadas. En el segundo, la no incorporación en la nueva Zona de Servicio que se propone de gran parte de los terrenos reserva y la desafección de una parcela se explica con detalle en el punto 3.6.

La zona terrestre que se delimita en este documento está configurada por nueve áreas para las que se proponen distintos usos básicos. Estas áreas están en línea con las establecidas en la “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto” de 1998 acordada por la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ayuntamiento de Sagunto. Se citan a continuación sus usos básicos, que se detallarán en el punto siguiente.

**Área 1:** Espacio caracterizado por la presencia del pantalán que actualmente tiene el tráfico comercial propio. Está previsto que esta instalación pierda su carácter comercial cuando exista una alternativa en otras áreas del puerto para atender los tráficos que actualmente se dan en el pantalán. El uso asignado entonces será **uso público** y, hasta que esto sea así, su uso será, provisionalmente, el **uso comercial**.

**Área 2:** Asociada al **uso mixto comercial/complementario**, comprende parte del dique existente y su prolongación para proporcionar abrigo a la ampliación.

**Área 3:** Espacio al que se le asigna, provisionalmente, un **uso comercial**. Cuando se den las condiciones necesarias, a este área se le asignará un **uso público**, según el documento “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto”.

**Área 4:** Asociada al **uso mixto comercial/complementario**, donde interesa potenciar la actividad existente en la actualidad.

**Área 5:** Ligada al **uso pesquero**, donde se pretende consolidar la actividad que se da actualmente. Se limita a la dársena existente y sus instalaciones anejas.

**Área 6:** Asociada al **uso mixto comercial/complementario**, donde interesa consolidar la actividad existente en la actualidad con las instalaciones y equipos necesarios para potenciar su uso.

**Área 7:** Espacio de **uso complementario** que incluye parte de la factoría de Fertiberia.

**Área 8:** Constituida fundamentalmente por los terrenos de nueva creación que va a generar la ampliación aunque también incluye terrenos existentes que figuran como área de reserva en la Zona de Servicio vigente. En esta área, que se dedicará al **uso mixto comercial/complementario**, se prevé que se puedan establecer nuevas empresas concesionarias para satisfacer las necesidades de los incrementos de tráfico esperados y en ella se ubicará la central regasificadora (figura 3).

La posibilidad de uso complementario en gran parte de la superficie portuaria permitirá, cuando se presenten las necesidades, disponer de acuerdo con el artículo 94.2 de la Ley 48/2003, de los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones Públicas puedan ejercer competencias tales como las de seguridad, inspección, control u otras actividades que por su relación directa con la actividad portuaria deban desarrollarse en el puerto.

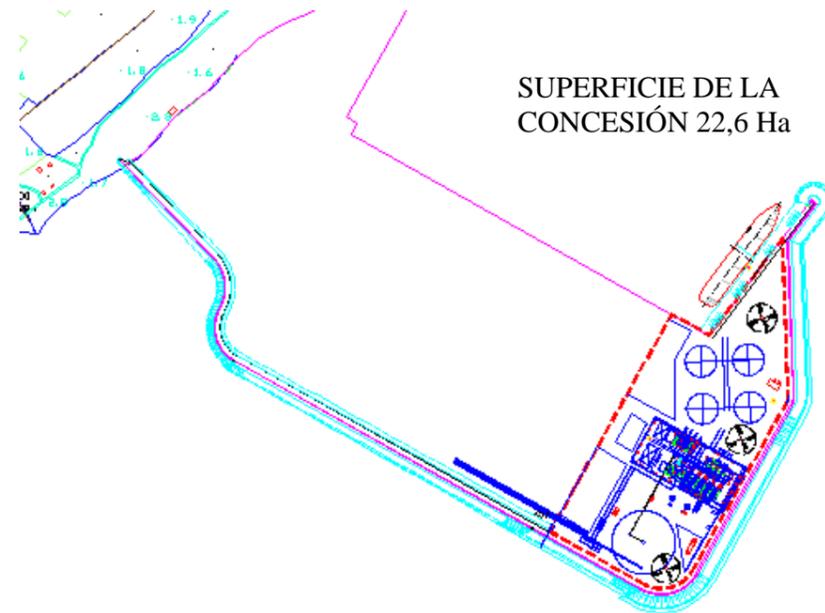


Figura 3: Ubicación de la regasificadora

**Área 9.** Se denomina así el resto de la Zona de Servicio y constituye el **espacio de reserva** portuaria ya que no se va a ver directamente afectada por la ampliación.

Las áreas que se definen se reflejan en el plano 4.3.

### 3.4.2. Zona de Servicio de agua

La superficie total de agua destinada a Zona de Servicio del puerto que se propone coincide, fundamentalmente, con la delimitación provisional geográfica de la superficie de agua de la Zona de Servicio del Puerto de Sagunto, aprobada por Consejo de Administración con fecha 8 de mayo de 2002, y comprende la Zona I y Zona II.

a) Zona I: está constituida por las aguas abrigadas del puerto delimitadas por la línea imaginaria que une el morro del dique exterior con el punto de encuentro de las dos alineaciones del contradique perpendiculares entre sí.

b) Zona II: coincide con los Límites Geográficos de la Prestación del Servicio de Practicaje del Puerto de Sagunto, exceptuando una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros. Estos límites son los siguientes:

- Límite exterior de la Zona I.
- Una línea recta, dirección verdadera 055°, con origen en el punto de intersección de la línea de costa al Norte del puerto marítimo de Sagunto con la escollera de arranque del pantalán de dicho puerto
- La costa al Sur del Puerto marítimo de Sagunto, y
- Un arco de circunferencia, de cuatro millas náuticas (4 mn) de radio, trazado, con centro en el extremo Sur de la escollera del nuevo dique exterior del puerto marítimo de Sagunto, en los cuadrantes NE, SE y SW, entre los límites anteriores.

En dicho Consejo de Administración se aprobaron igualmente las Zonas de Fondeo o Espera de Buques, Zona de Varad de Buques y Punto de Embarque y Desembarque del Práctico, propuestos por la Capitanía Marítima de Valencia e incluidos en los límites geográficos anteriores. De dichas áreas, se modifican ahora la Zona A, o Zona de Fondeo para su utilización por buques que no transporten mercancías peligrosas y la Zona de Varada, que quedan definidas del siguiente modo:

- Zona de fondeo para buques que no transporten mercancías peligrosas, queda definida por los puntos siguientes:

1.- 39° 38',67 N	2.- 39° 38',67 N
00° 10',45 W	00° 09',15 W
3.- 39° 37',66 N	4.- 39° 37',66 N
00° 09',72 W	00° 11',03 W

- Zona de Varada de Buques: queda definida por el área comprendida entre dos líneas rectas, paralelas entre sí, que, con origen en los puntos siguientes:

1.- 39° 37',52 N    2.- 39° 37',08 N  
00° 14',95 W    00° 15',38 W

se extiende, con demora verdadera 130°, una distancia de una milla náutica y media (1.5 mn), y la costa.

En la parte Norte de la Zona II y al Sur del pantalán actual, existen previsiones de desarrollar una zona náutico-deportiva cuya configuración definitiva aún no está decidida. Por lo anterior, en el plano correspondiente a la zona de servicio de agua se marca, de modo indicativo, el posible emplazamiento de las citadas instalaciones.

La Zona I y la Zona II se muestran en el plano nº 4.2.

### 3.5. ANÁLISIS PORMENORIZADO DE CADA ÁREA

La Zona de Servicio terrestre propuesta en este Plan de Utilización de los Espacios Portuarios incluye nueve áreas con sus correspondientes usos básicos.

En el presente capítulo se acomete el análisis pormenorizado de cada área y una descripción gráfica de las mismas con sus usos asignados se proporcionan en el plano nº 4.3. Además, en el plano 4.4. se recoge la ordenación de usos de los espacios portuarios con las superficies asignadas a cada uno de los diferentes usos.

#### Área 1

El Área 1, de 11.956 m<sup>2</sup>, está situada en la zona portuaria radicada en su extremo más septentrional y coincide con el pantalán. No cuenta con superficies de depósito para tráfico comercial, pero tiene el muelle del pantalán, que en la actualidad tiene tráfico comercial de graneles sólidos.

Los usos existentes y previsibles en tal espacio conllevan a proponer, cuando en la ampliación prevista existan instalaciones alternativas técnicamente razonables para satisfacer el tráfico de graneles sólidos, según lo acordado en la “Propuesta de Zonificación de Usos del Puerto de Sagunto” (anejo nº4), el **uso público**. Mientras tanto, se le asigna, de un modo provisional, el **uso comercial**, y como uso específico el de granel sólido.

#### Área 2

Esta área parte del final Suroeste del Área 4 y comprende el 4º y último tramo del dique de abrigo actual y la prolongación prevista del mismo. Esto supone aproximadamente 88.353 m<sup>2</sup>.

El uso asignado a esta área es el **uso mixto comercial** (y como usos específicos los de mercancía general, granel sólido y granel líquido y previendo la posibilidad de construcción de nuevos muelles adosados al dique) y **complementario** para aprovechar las posibilidades que ofrece la superficie de unos 29.000 m<sup>2</sup> a crear donde quiebra el dique, se permite la ubicación de empresas cuya actividad esté vinculada a la portuaria como actividades logísticas, reparación o construcción de buques, industrias relacionadas con el tráfico marítimo etc.

#### Área 3

Esta área, de 122.250 m<sup>2</sup>, ocupa el espacio más septentrional de la Zona de Servicio.

Está constituida por la franja de separación entre la zona de operaciones del Muelle Norte y la playa, por parte del acceso al pantalán y por parte del relleno adosado a la dársena pesquera.

El área no dispone de muelles de atraque y su uso portuario es en la actualidad muy esporádico en la zona de relleno (instalaciones auxiliares, depósito de mercancías ...). Está previsto, en cumplimiento del acuerdo entre el Ayuntamiento de Sagunto y la Autoridad Portuaria sobre la “Propuesta de zonificación de usos del Puerto de Sagunto”, que esta área sea de **uso público**

cuando esté operativa la nueva dársena o ampliación (Área 8). Hasta entonces se propone como uso básico el **uso comercial** y específico el de mercancía general.

#### Área 4

Contempla una superficie de unos 186.617 m<sup>2</sup> que comprenden parte del dique existente, parte de la zona de relleno, el Muelle Norte y su continuidad por el Muelle Centro hasta la prolongación del lateral de la nave de fundición hasta el mar.

De acuerdo con las actividades comerciales portuarias y de almacenamiento y distribución que se dan en esta área, así como las previsiones de tráfico realizadas, se propone como uso básico para el Área 4 el **uso mixto comercial** (y como uso específico el de mercancía general según consta en la “Propuesta de zonificación de usos del Puerto de Sagunto”) y **complementario** (se permite en esta área los usos específicos asociados a empresas cuya actividad esté vinculada a la portuaria).

#### Área 5

Cuenta con una superficie de 24.182 m<sup>2</sup> y está constituida por la dársena pesquera y superficies adyacentes relacionadas con la actividad. En sus límites Sur y Oeste contacta con la dársena general del puerto. Al Norte y Sur queda limitada por el Área 4. Aquí se desarrollan todas las actividades relacionadas con la pesca. Las principales instalaciones con que cuenta son las del suministro de combustible y la lonja, además de las casetas para almacenamiento de pertrechos y equipos e industrias asociadas a la piscicultura.

El uso que se propone para esta área es el **uso pesquero**.

#### Área 6

Esta área cuenta con una superficie de 407.846 m<sup>2</sup>. Comprende parte del Muelle Centro y el Muelle Sur del actual del puerto incluyendo la totalidad de la concesión de MARVALSA y una pastilla al Oeste lindando con la planta de Fertiberia por donde discurre el rack de tuberías de la misma. Esta división se debe fundamentalmente a sus diferentes características de explotación, así como de mercancías, pero sin embargo están agrupadas por un único uso básico característico.

En esta área se dan las actividades asociadas al uso comercial del puerto, así como las actividades de almacenamiento y distribución que se desarrollan desde el mismo. Cuenta con las instalaciones y servicios necesarios para desarrollar su actividad comercial, tales como las grúas, almacenes, elementos para la manipulación de las mercancías, etc., ya señalados en la descripción de la actividad portuaria.

Hay que señalar específicamente las instalaciones de la Terminal Integral Automatizada, con el gran almacén frigorífico y las dos grúas automáticas para carga y descarga de palets situados en el Muelle Centro. Por otro lado, el Muelle Sur es el único muelle que cuenta con acceso ferroviario.

De acuerdo con los usos que actualmente se dan en esta área y con las previsiones de tráfico realizadas, así como la ordenación actual de la misma, se propone como uso básico para el Área 6 el **uso mixto comercial** (y como usos específicos los de granel líquido, granel sólido y mercancía general) y **complementario**.

Se han ampliado los usos específicos respecto a los de la “Propuesta de zonificación de usos del Puerto de Sagunto” en primer lugar permitiendo el granel sólido para contemplar la realidad de Fertiberia, entendiéndose que podría manejarse granel sólido de características similares al abono granulado que habitualmente se maneja sin producir ningún problema. En cuanto al granel líquido, se trata de no impedir actividades que coarten el normal desarrollo de un puerto y que en principio no resultan incompatibles con el entorno del área.

En cualquier caso, la APV se compromete a no autorizar en el Muelle Centro, comprendido dentro de esta área, actividades que puedan estar sujetas al Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.

También se permite en esta área los usos específicos asociados a empresas cuya actividad esté vinculada a la portuaria como actividades logísticas, reparación o construcción de buques, industrias relacionadas con el tráfico marítimo etc.

### Área 7

El Área 7 cuenta actualmente con una superficie de 67.954 m<sup>2</sup>. Está ocupada principalmente por la fábrica de fertilizantes de Fertiberia. Por ello, se propone como uso básico para el Área 7 el **uso complementario** y como específico el industrial.

### Área 8

El Área 8 es la ampliación ya iniciada del Puerto de Sagunto, que incluye espacios que pertenecen a la Zona de Servicio vigente. En la actualidad en esta

área no hay construcciones ni infraestructuras. Dado que la ampliación viene motivada por las expectativas de crecimiento de ciertos tráfico del puerto y la necesidad de disponer de nuevas instalaciones para atenderlos, se propone como uso básico para esta Área 8 el **uso mixto comercial/complementario**. Su superficie prevista es de 1.625.590 m<sup>2</sup>.

En cuanto a usos específicos, los propios del tráfico de mercancías: granel líquido, granel sólido y mercancía general, reservando una pastilla en el Nuevo Muelle Sur para ubicar una central regasificadora.

Esta instalación está plenamente amparada por el uso específico “Granel líquido” ya que realmente lo que se manipula en ella a efectos portuarios es Gas Natural Licuado que será trasvasado desde los buques hasta la propia instalación. Por otro lado, lo anterior está refrendado por los usos habituales en el Sistema Portuario Español en el que los puertos con instalaciones similares las tienen amparadas bajo el citado uso específico “Granel líquido”.

También queda abierta en esta Área 8 la posibilidad de que se establezcan empresas vinculadas a la actividad portuaria como actividades logísticas, reparación o construcción de buques, industrias relacionadas con el tráfico marítimo etc. Estos usos no varían el uso básico comercial del área y no se puede descender ahora con certeza a más usos específicos por ser un área de nueva creación sobre la que ya hay peticiones, pero sólo la regasificadora está confirmada.

### Área 9

Dispone de una superficie aproximada de 49.997 m<sup>2</sup>. En previsión de necesidades futuras de superficie en el Puerto de Sagunto, se propone destinar estos terrenos a **espacios de reserva**.

### 3.6. NUEVA DELIMITACIÓN Y DESAFECTACIÓN DE UNA PARCELA DE LA ZONA DE SERVICIO

La nueva delimitación propuesta altera la actual Zona de Servicio aprobada por O.M. de 18 de diciembre de 1991 en dos aspectos: por un lado, incluye los terrenos de la futura ampliación recientemente iniciada, y por otro, no incorpora gran parte de los terrenos de reserva contiguos al Muelle Centro y se desafecta una parcela de ésta situada al Noreste de los anteriores.

En el primer caso, como la ampliación de la Zona de Servicio actual es consecuencia de una obra nueva que gana terreno al mar, no es necesaria justificación alguna ya que no afecta a propiedades privadas.

En el segundo, para explicar la no incorporación a la nueva Zona de Servicio de gran parte de los terrenos reserva y la desafección de una parcela, debemos señalar los siguientes antecedentes:

La Autoridad Portuaria de Valencia (en adelante APV) es titular de un derecho de opción de compra fruto del acuerdo del entonces (hoy APV) Puerto Autónomo de Valencia (en adelante PAV) – Altos Hornos del Mediterráneo, S.A. (en adelante AHM), y – Siderúrgica del Mediterráneo, S.A. (en adelante SIDMED), de 30 de abril de 1989, por el que AHM cedió, sin contraprestación alguna, al PAV la propiedad de 79.000 m<sup>2</sup> adosados al Muelle Centro (que lindan con la zona marítimo-terrestre, pero están fuera de la misma) y, además, AHM otorgó al PAV una opción de compra sobre los terrenos de su propiedad contiguos a los terrenos cedidos.

El 28 de diciembre de 1990 el PAV ejerció parte de la opción de compra comprando 8.500 m<sup>2</sup> a AHM para la construcción del edificio de oficinas del mismo en el Puerto de Sagunto.

En 1991 se aprueba la O.M. de 18 de diciembre que delimita la actual Zona de Servicio del Puerto de Sagunto.

El 30 de julio de 1992 el Consejo de Administración del PAV acordó ceder a TEMARSA (empresa adjudicataria de la Terminal Integral Automatizada – T.I.A.) la opción de compra sobre los terrenos restantes propiedad de AHM por el plazo de un año. A la finalización de este plazo se prorrogó por dos años la cesión, finalizando el nuevo plazo el 28 de julio de 1995, recuperando la opción de compra la APV.

El 18 de diciembre de 1998 la APV acordó no ejercitar, hasta el 31 de diciembre de 1999, la opción de compra sobre una parcela de 1.548 m<sup>2</sup> anexa a la rotonda del alto horno nº 2 y dentro de los terrenos objeto de opción de compra que cedió AHM al PAV. Esta parcela será segregada de la opción de compra pactada con AHM (30 de abril de 1989) con el fin exclusivo de que sean utilizados para la ampliación de la rotonda del citado alto horno de acuerdo con el proyecto de rehabilitación de éste aprobado por el Ministerio de Fomento, entendiéndose que de no cumplirse esta condición la APV mantendrá su derecho de opción de compra.

Los terrenos de reserva, objeto de opción de compra, están incluidos en el Proyecto de Plan Especial de delimitación de un Área de Reserva para la Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana “Ciudad de las Artes Escénicas”, aprobado definitivamente mediante resolución de 18 de junio de 2001 del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalitat Valenciana.

Dados los antecedentes anteriores, en la nueva Zona de Servicio que se propone, la Autoridad Portuaria de Valencia tiene previsto:

A) No incorporar a la nueva Zona de Servicio gran parte de los terrenos de reserva situados junto al Muelle Centro de los que, como hemos dicho, la APV es titular de un derecho de opción de compra, incluyendo únicamente, una parcela de los mismos de 3.459 m<sup>2</sup> para la construcción de un nuevo vial de circunvalación que discurre sensiblemente paralelo al provisional existente y permite restablecer la conexión Norte-Sur. Esta parcela linda: al Norte y al Oeste, con resto de terrenos objeto de opción de compra donde se desarrollará la Ciudad de las Artes Escénicas; al Este, con actual vial provisional de conexión Norte-Sur del Muelle Centro; y al Sur, con la rotonda de distribución de tráfico interior del Puerto situada en el acceso Sur del mismo.

Hemos de señalar que, salvo para la construcción de las oficinas de la APV en el Puerto, no se ha ejercitado el derecho de opción de compra por no haber surgido la necesidad de utilización de los terrenos de reserva. Esto ha sido así porque los mismos se preveían para una posible expansión de la T.I.A. que no se ha llevado a cabo y que de producirse ahora sería más lógico que fuera hacia la futura dársena.

B) Y desafectar una parcela de 3.466 m<sup>2</sup> situada inmediatamente al Noreste de la anterior en el Muelle Centro del Puerto, por donde discurre la parte Norte del actual vial provisional de circunvalación existente, que tiene una utilidad marginal para el puerto dada su ubicación, al tiempo que se haya incluida en el ámbito del Proyecto “Ciudad de las Artes Escénicas”. Esta parcela linda: al Norte y al Oeste, con la actual rotonda de distribución de tráfico situada frente a la entrada Norte del puerto, y con resto de terrenos objeto de opción de compra y la nave de talleres generales situada en los mismos, donde se desarrollará la

Ciudad de las Artes Escénicas; al Este y al Sur, con la actual concesión otorgada a la empresa Marítima Valenciana, S.A., en el Muelle Centro del Puerto. Esta parcela se recoge en el plano 4.5.

Con ambas actuaciones la APV pretende ejecutar el nuevo vial de circunvalación diseñado que permite establecer una mejor conexión Norte-Sur y que discurre sensiblemente paralelo al provisional existente, completándose la actuación con una nueva rotonda en el interior del puerto junto al acceso Norte que permite realizar todos los movimientos necesarios para la correcta operatividad del puerto. Todo lo anterior ha quedado reflejado en el “Protocolo de intenciones entre la Generalitat Valenciana y la Autoridad Portuaria de Valencia” suscrito el 20 de junio de 2002 (figura 4).

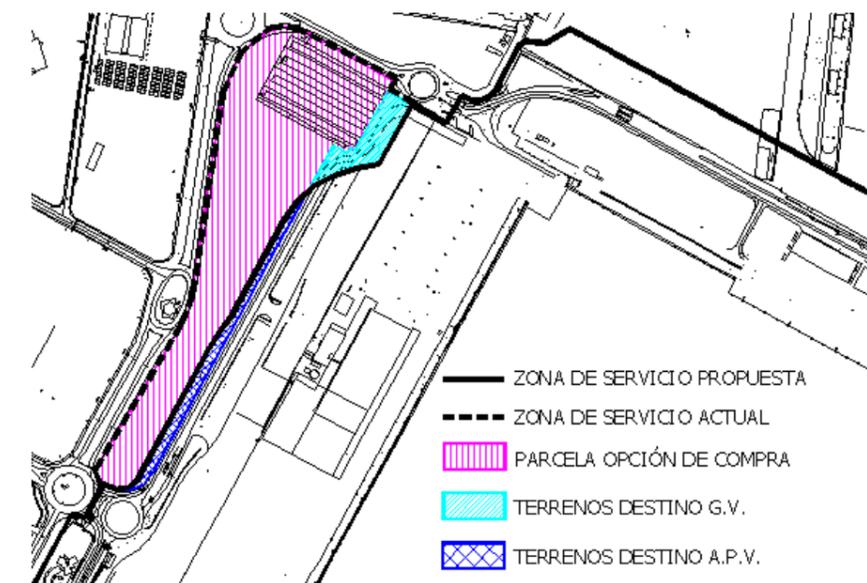


Figura 4: Terrenos objeto de desafectación y permuta

### 3.7. MODIFICACIÓN DEL P.U.E.P.

En cuanto a la modificación del Plan de Utilización de los espacios portuarios, el artículo 97 de la Ley 48/2003 establece que:

- a) Las modificaciones del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado para la aprobación del P.U.E.P.
- b) Cuando la modificación no tenga tal carácter 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 del plan 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.
- c) 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 94 de esta Ley.
- d) Asimismo, tendrán el carácter de modificación no sustancial las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto, salvo lo previsto en el párrafo siguiente, así como la capacidad o espacio de infraestructura asignada para que puedan

operar prestadores de servicios portuarios que no dispongan de concesión o autorización.

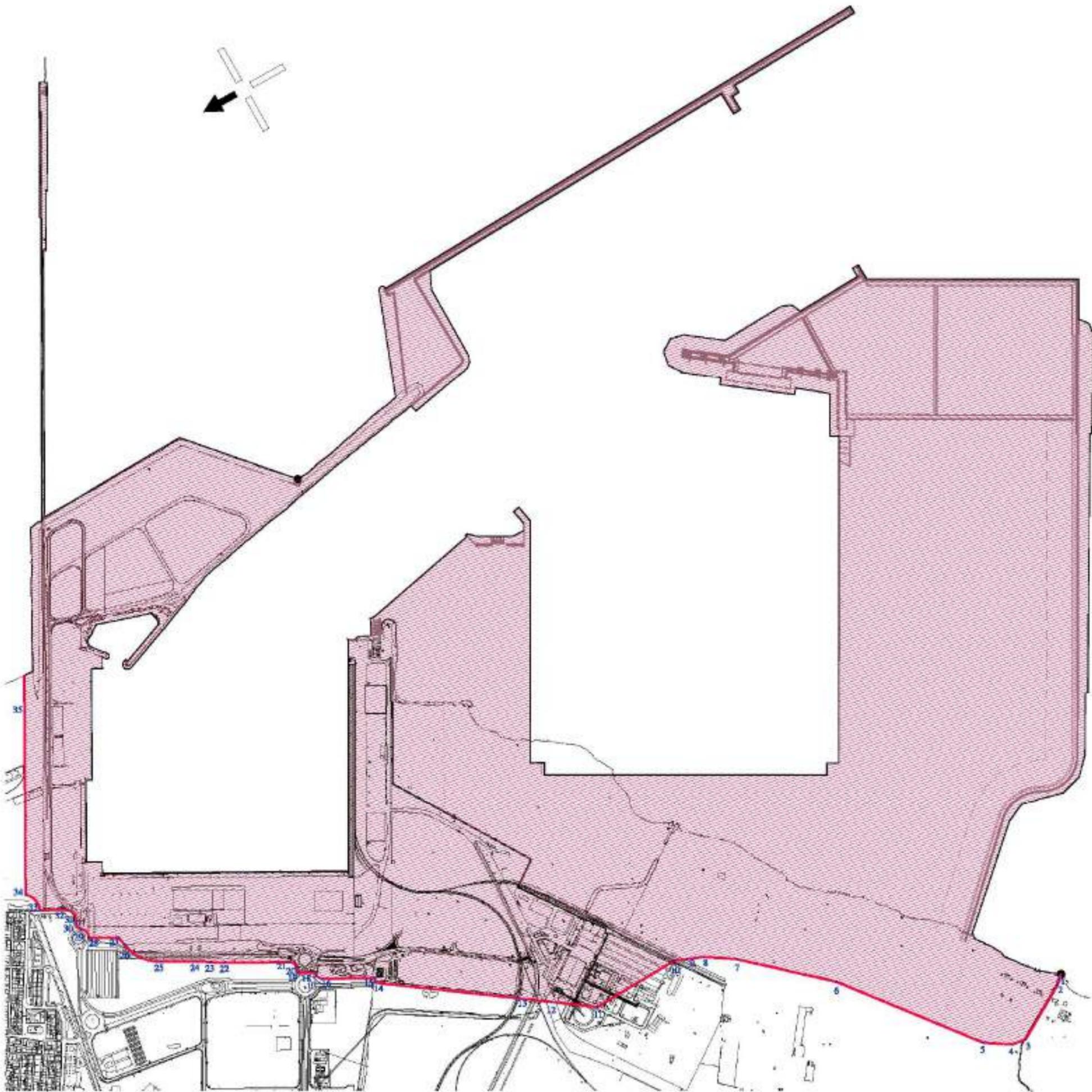
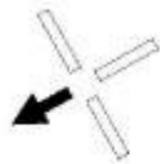
- e) De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado».
- f) A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por 100 de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a los usos no portuarios que en todo caso tendrá el carácter de alteración significativa.
- g) La aprobación o modificación de un plan director determinará la modificación sustancial del plan de utilización.

Sagunto, diciembre de 2004.



Director General de la Autoridad Portuaria de Valencia

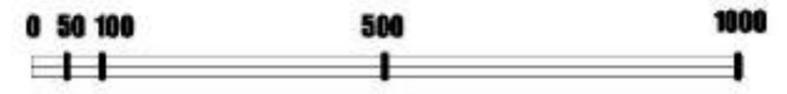
# **CAPÍTULO IV. PLANOS DE ADAPTACIÓN A LA LEY 48/2003 DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL**



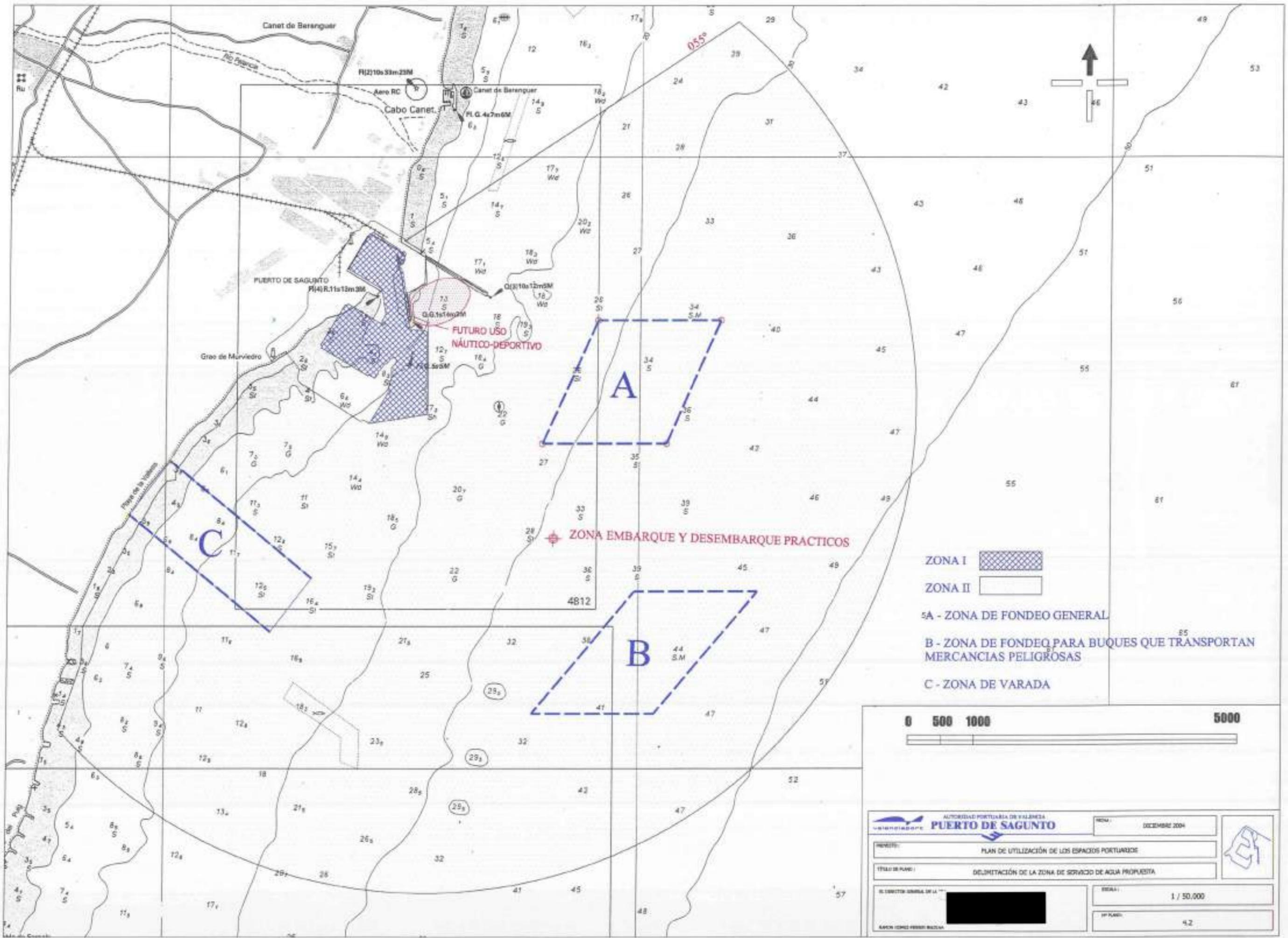
RELACION DE VERTICES		
VERT.	COORDENADAS U.T.M.(RE-00)	
	X	Y
1	737,599.298	4,391,429.839
2	737,559.048	4,391,440.761
3	737,479.298	4,391,577.733
4	737,484.370	4,391,814.201
5	737,523.885	4,391,875.045
6	737,837.918	4,391,922.661
7	738,010.852	4,392,113.943
8	738,056.179	4,392,183.761
9	738,073.010	4,392,225.246
10	738,084.510	4,392,253.646
11	738,077.602	4,392,478.998
12	738,145.773	4,392,674.517
13	738,198.584	4,392,845.711
14	738,404.950	4,392,937.609
15	738,415.023	4,392,931.252
16	738,478.811	4,393,049.564
17	738,482.245	4,393,059.822
18	738,500.640	4,393,056.018
19	738,521.220	4,393,095.137
20	738,535.276	4,393,090.513
21	738,556.778	4,393,100.785
22	738,634.788	4,393,244.841
23	738,653.083	4,393,274.091
24	738,671.291	4,393,303.218
25	738,714.887	4,393,382.694
26	738,795.798	4,393,441.417
27	738,819.617	4,393,445.762
28	738,855.185	4,393,511.224
29	738,884.746	4,393,517.798
30	738,902.238	4,393,522.008
31	738,907.828	4,393,519.325
32	738,944.011	4,393,525.621
33	738,978.878	4,393,585.394
34	739,028.801	4,393,597.349
35	739,433.327	4,393,373.373

NOTA: Para relacionar coordenadas delimitando Área de Servicio del año 1981 (Coord. U.T.M.) a las actuales (U.T.M. RE-00) utilizar las siguientes parámetros de transformación:

- x= 0,761
- y= 4,824
- Factor de escala= 1,00000174
- Rotación 306,997100 en sentido horario



<b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: <b>DICIEMBRE 2004</b>
OBJETO: <b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>		
TÍTULO DE PLANO: <b>DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA</b>		
EL DISEÑO GRÁFICO DELA PLS		ESCALA: <b>1 / 10.000</b>
SECCIÓN CÓDIGO INFORMACIÓN		Nº PLANO: <b>4.1</b>



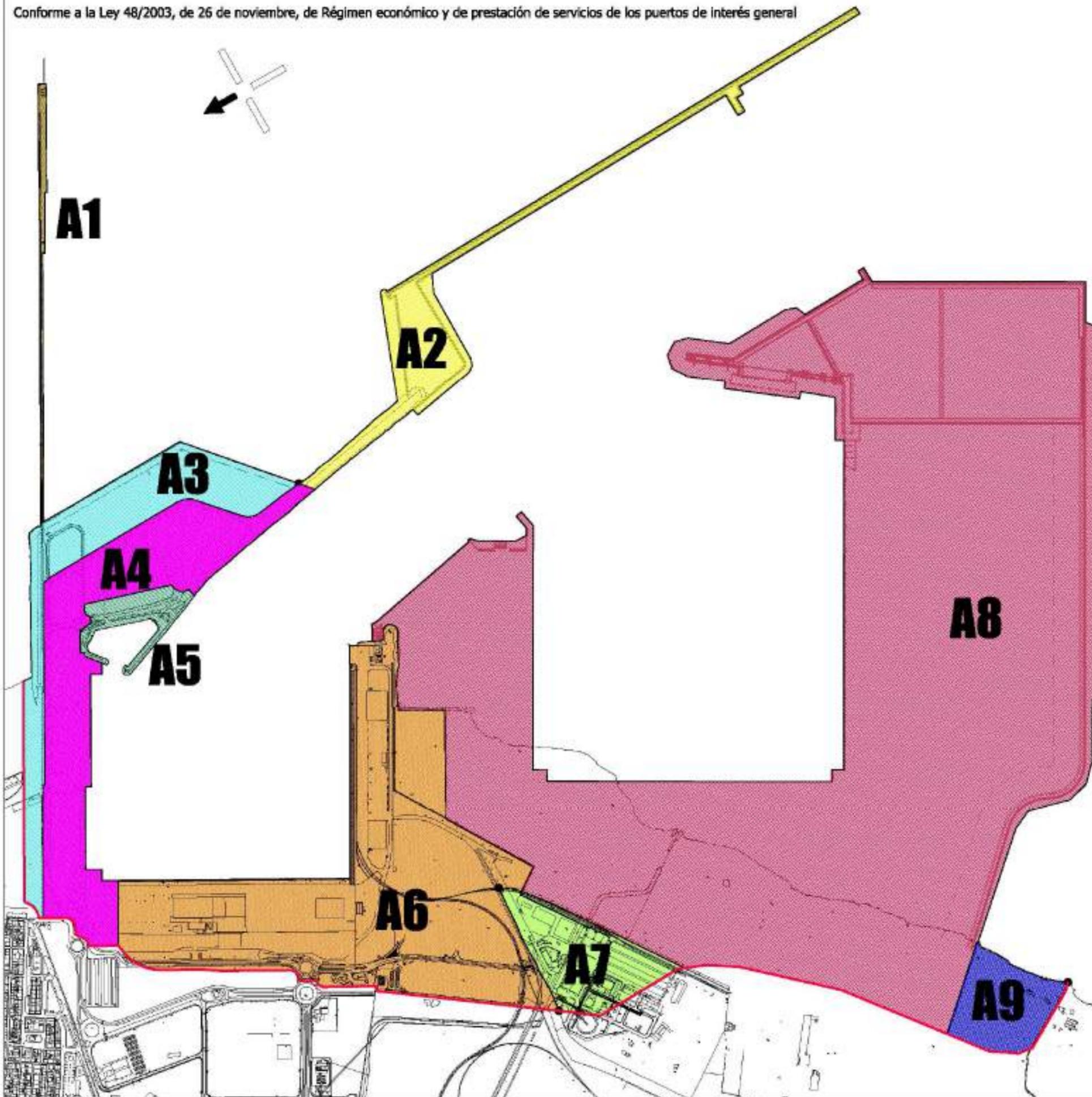
FUTURO USO  
NÁUTICO-DEPORTIVO

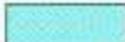
ZONA EMBARQUE Y DESEMBARQUE PRACTICOS

- ZONA I
- ZONA II
- 5A - ZONA DE FONDEO GENERAL
- B - ZONA DE FONDEO PARA BUQUES QUE TRANSPORTAN MERCANCIAS PELIGROSAS
- C - ZONA DE VARADA



<b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALÈNCIA</b> <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: <b>DECEMBER 2004</b>
TÍTULO DE PLAN: <b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>		
TÍTULO DE PLAN: <b>DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DE AGUA PROPUESTA</b>		
EL DIRECTOR GENERAL DE LA...		ESCALA: <b>1 / 50.000</b>
AVENIDA JORDI PERIS BARRIA...		Nº PLAN: <b>4.2</b>



-  ÁREA 1: Uso comercial: GS (\*)
-  ÁREA 2: Uso mixto comercial (GL, GS, MG) y complementario
-  ÁREA 3: Uso comercial: MG (\*)
-  ÁREA 4: Uso mixto comercial (MG) y complementario
-  ÁREA 5: Uso pesquero
-  ÁREA 6: Uso mixto comercial (GL, GS, MG) y complementario
-  ÁREA 7: Uso complementario: Industrial
-  ÁREA 8: Uso mixto comercial (GL, GS, MG) y complementario
-  ÁREA 9: Espacio de reserva

(\*) pasarán a uso público según condiciones de la "Propuesta de zonificación de usos del Puerto de Sagunto" de 1998, acordada por Autoridad Portuaria de Valencia y Ayuntamiento de Sagunto



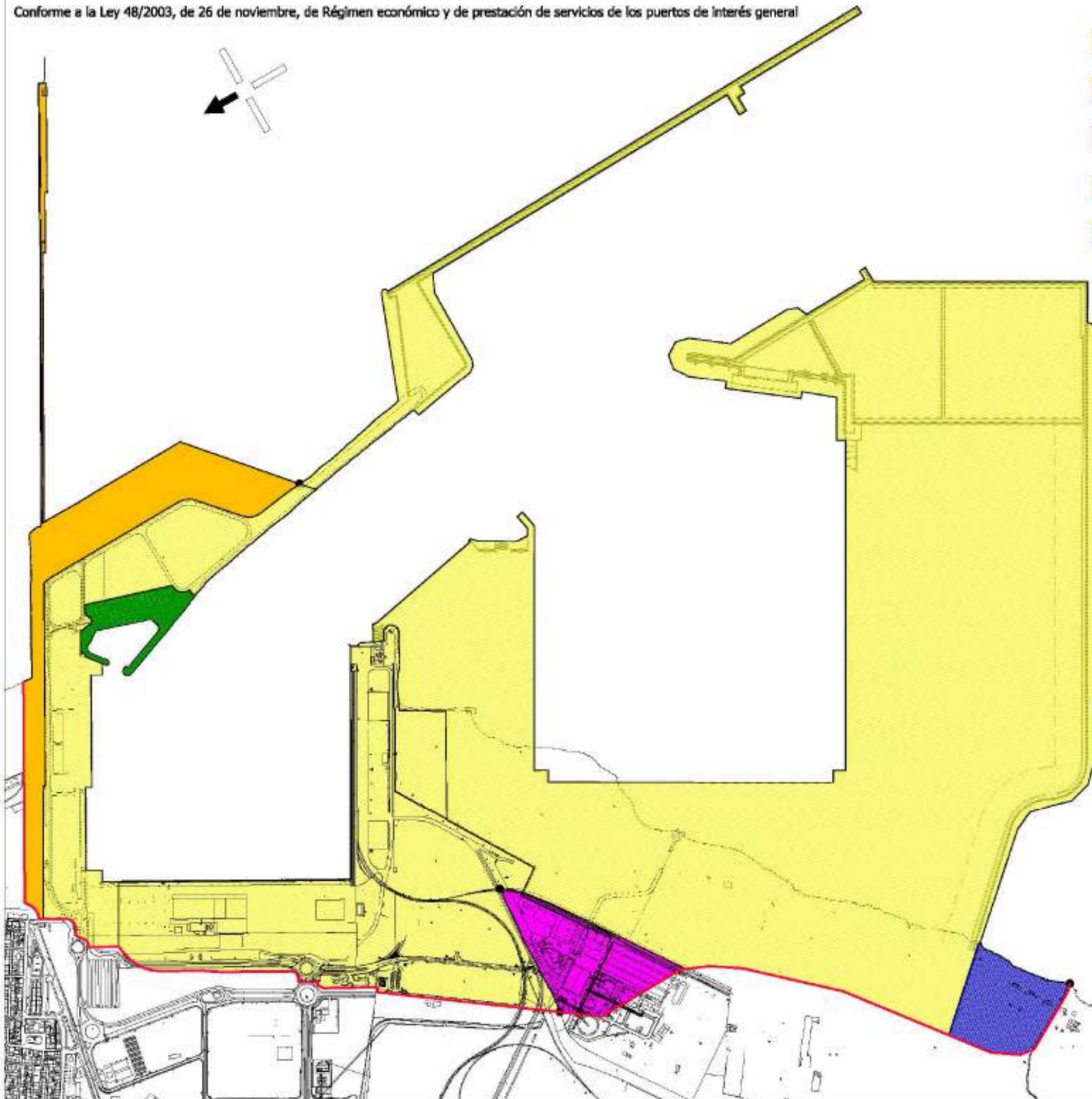
 AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA valencianadors		NOA 1 DICIEMBRE 2004	
PUERTO DE SAGUNTO			
TÍTULO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
TÍTULO DE PLANO: DELIMITACIÓN DE ÁREAS FUNCIONALES			
D. DIRECTOR GENERAL DEL PLAN:		ESCALA: 1 / 10.000	
NOMBRE COMERCIAL DEL PLAN:		Nº PLAN: 13	

Conforme a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general

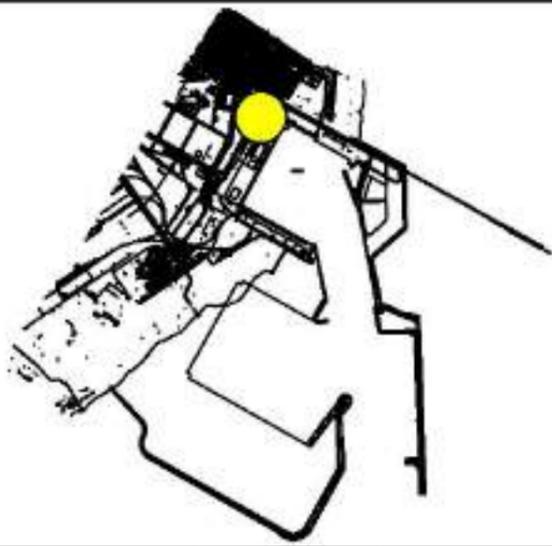


-  Uso mixto comercial/complementario: 2.308.406 m<sup>2</sup>
-  Uso comercial (\*): 134.206 m<sup>2</sup>
-  Uso complementario: 87.954 m<sup>2</sup>
-  Uso pesquero: 24.182 m<sup>2</sup>
-  Espacio de reserva: 49.997 m<sup>2</sup>

(\*) pasará a uso público según condiciones de la "Propuesta de zonificación de usos del Puerto de Sagunto" de 1998, acordada por Autoridad Portuaria de Valencia y Ayuntamiento de Sagunto.



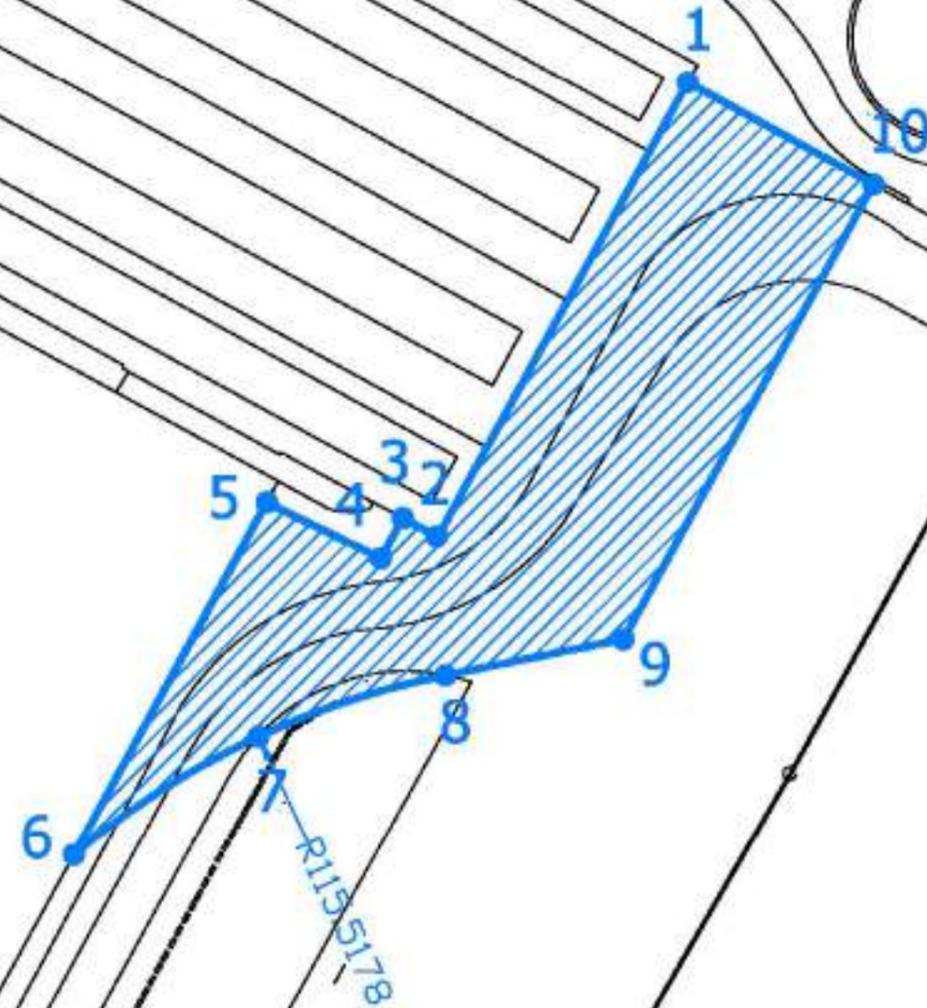
 <b>AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA</b> MARITIMOS S.A. <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: <b>DICIEMBRE 2004</b>	
PROYECTO: <b>PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>			
TÍTULO DEL PLANO: <b>ORDENACIÓN DE USOS DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS</b>			
EL DIRECTOR GENERAL DE LA A.P.V.		ESCALA: <b>1 / 10.000</b>	
BANCOS: <b>BANCOS PERROS BOLSON</b>		IF PLANO: <b>6.4</b>	



COORDENADAS DE USO ACTUAL

- 1: X=738828.39 Y=4393525.01
- 2: X=738792.89 Y=4393460.75
- 3: X=738788.08 Y=4393463.33
- 4: X=738784.95 Y=4393457.67
- 5: X=738768.80 Y=4393465.57
- 6: X=738741.53 Y=4393415.65
- 7: X=738767.63 Y=4393432.45
- 8: X=738794.10 Y=4393441.11
- 9: X=738819.30 Y=4393446.22
- 10: X=738854.65 Y=4393510.49

SUPERFICIE= 3.466 m2



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA <b>PUERTO DE SAGUNTO</b>		FECHA: DICIEMBRE 2008	
OBJETO: PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS			
TÍTULO DE PLANO: PARCELA OBJETO DE DESAFECTACIÓN			
EL INGENIERO GENERAL DE LA AVP:		ESCALA: 1 / 1.000	
FOLIO: 4.5			