

JUNTA DEL PUERTO
ALICANTE

01/3

PLAN ESPECIAL

PUERTO DE ALICANTE

+ DOCUMENTOS URBANÍSTICOS

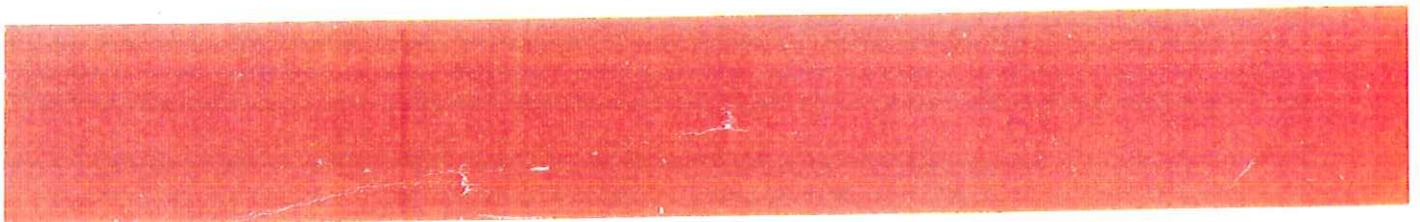
APROBACIÓN DEFINITIVA:

4-DICIEMBRE-1992

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

3

DOCUMENTOS
URBANÍSTICOS



PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

ÍNDICE

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

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

MEMORIA DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

1. MEMORIA JUSTIFICATIVA.

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

1.1.1. Justificación legal.

El Plan General Municipal de Ordenación de Alicante (en adelante, PGMO), vigente desde 1987, establece como uno de los instrumentos para su desarrollo una serie de Operaciones Integradas (en adelante, OI), que el propio PGMO¹ define como «actuaciones de reordenación», cuya «característica básica» es la de implantar «sistemas generales» que hayan de tener «muy presente su integración en un medio urbano», lo que, de modo necesario, «lleva a armonizar en un mismo plano jerárquico la funcionalidad y la ordenación».

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

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

¹ PGMO de Alicante. Anexo (pág. 102).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tal decisión no corresponde, desde luego, a este PE, ni siquiera al PGMO. Es una decisión de política económica que trasciende el ámbito municipal e incluso autonómico, pues, como es sabido, los Puertos de Interés General (y el de Alicante lo es²) dependen directamente del Gobierno del Estado, a quien se reserva la competencia exclusiva sobre los mismos, como se prevé en el art. 149-20º de nuestra Carta Magna.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A lo largo de los mismos, se puede observar una constante tensión, no siempre conflictiva, entre las demandas urbanas y las necesidades portuarias, entre las exigencias de la Ciudad y las disponibilidades del Puerto. Del lado de la Ciudad, se viene reclamando una mayor integración con el mar, una creciente demanda de equipamientos y servicios, una mejor funcionalidad - especialmente en el tráfico rodado-, una positiva recuperación de la calidad escénica y, en relación con todo lo anterior, una progresiva utilización de suelo portuario con fines exclusivamente urbanos³. Del lado del Puerto, se observan evidentes transformaciones en diversos campos: la evolución de usos, el progreso de las técnicas, el crecimiento de las demandas de suelo firme. Todo ello implica un planteamiento funcional de la actividad que ha de rebasar la socorrida tentación de lo provisional.

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

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

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

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

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

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

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

- B. *La relación entre el Puerto y la Ciudad se encuentra perturbada, en parte, por la actual organización de usos portuarios, que, como consecuencia del nivel de instalaciones que posee, ha de mezclar de forma indiscriminada usos que pueden o deben ser compatibles con la Ciudad (usos deportivos, Terminal Marítima de Pasajeros, Servicio de Transporte Local e incluso el tráfico pesquero, que, cuyo componente pintoresco⁴, puede ser un incentivo turísticamente atractivo), con otros que, por su naturaleza, plantean problemas de imagen o tienen impactos negativos, como todos aquellos relacionados con el tráfico de mercancías.*
- C. *Se observan carencias urbanas en el suelo inmediato al borde marítimo, que pueden tener adecuada resolución si se liberan actuales suelos ocupados por el Puerto al ampliar las instalaciones portuarias en dirección a Poniente. Los suelos que resulten liberados de usos portuarios clásicos, como es el caso de las parcelas ocupadas en torno a las instalaciones de CAMPSA, algunas de las cuales podrían servir como soporte de usos terciarios (usos comerciales, de oficinas, hosteleros), para infraestructuras de comunicaciones, o para asentamiento de edificios institucionales (que solucionarían los problemas a que conduce la actual dispersión de centros oficiales, muchos de ellos ubicados en zonas urbanas altamente congestionadas y con una escasísima*

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.3. Tramitación precedente.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«A este efecto, una vez otorgada la aprobación provisional, el Plan se someterá a informe no vinculante de la Comisión Provincial de Urbanismo correspondiente⁵, informe que se entenderá favorable si no se emite en el plazo de un mes desde la recepción del expediente completo por el citado organismo».

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

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

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

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

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

1.2. INFORMACIÓN URBANÍSTICA.

1.2.1. Planeamiento vigente, planimetría y ámbito de actuación.

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

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

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

1.2.2. Características del terreno.

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

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

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

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

1.2.3. Usos actuales de las edificaciones.

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

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

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

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

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

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

1.2.4. Estudio de la estructura de la propiedad.

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

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

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

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

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

1.2.5. Resultado del trámite de Exposición Pública.

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

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

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

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

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

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

1.2.6. Estudios Complementarios.

La naturaleza de este Plan Especial implica la necesidad de que, de acuerdo con las previsiones del art. 77-b RP, formen parte del mismo una serie de Estudios Complementarios. Alguno de ellos, como el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, son legalmente exigibles⁶. Otros, sin embargo, se incluyen exclusivamente a los efectos de clarificar las razones que animan la ordenación urbanística que contiene el PE: este es el caso del PDDP. Por último, algunos otros son desarrollos pormenorizados de algunos aspectos de la Información Urbanística que resultan necesarios para ilustrar y motivar las decisiones de planeamiento contenidas en el PE.

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

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

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

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

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

1.3. CRITERIOS A SEGUIR EN EL PLAN ESPECIAL.

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

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

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

Como quiera que la Ley del Suelo no es competente para regular la actividad portuaria, que se sujeta a lo dispuesto en instrumentos legales específicos de similar rango que le son de aplicación, ni tampoco está sometido al arbitrio de las decisiones municipales, pues así queda establecido en el art. 149-20º de la Constitución Española, puede entenderse que el PGM de Alicante se debe referir a la necesidad de planear urbanísticamente las zonas que están inmediatas al borde urbano, y, en especial, a la que se encuentra en la parte central de la Ciudad, ocupando buena parte de su fachada al mar. De acuerdo con esta interpretación, quedarían fuera del control municipal aquellas zonas cuyo uso principal se reserve a las actividades portuarias ya que, tanto por su naturaleza jurídica como por su complejidad funcional y organizativa, no son susceptibles de ser integradas en documentos de ordenación urbanística.

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

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

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

que se incluye, y cuya propiedad es de la Dirección General de Carreteras⁷.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

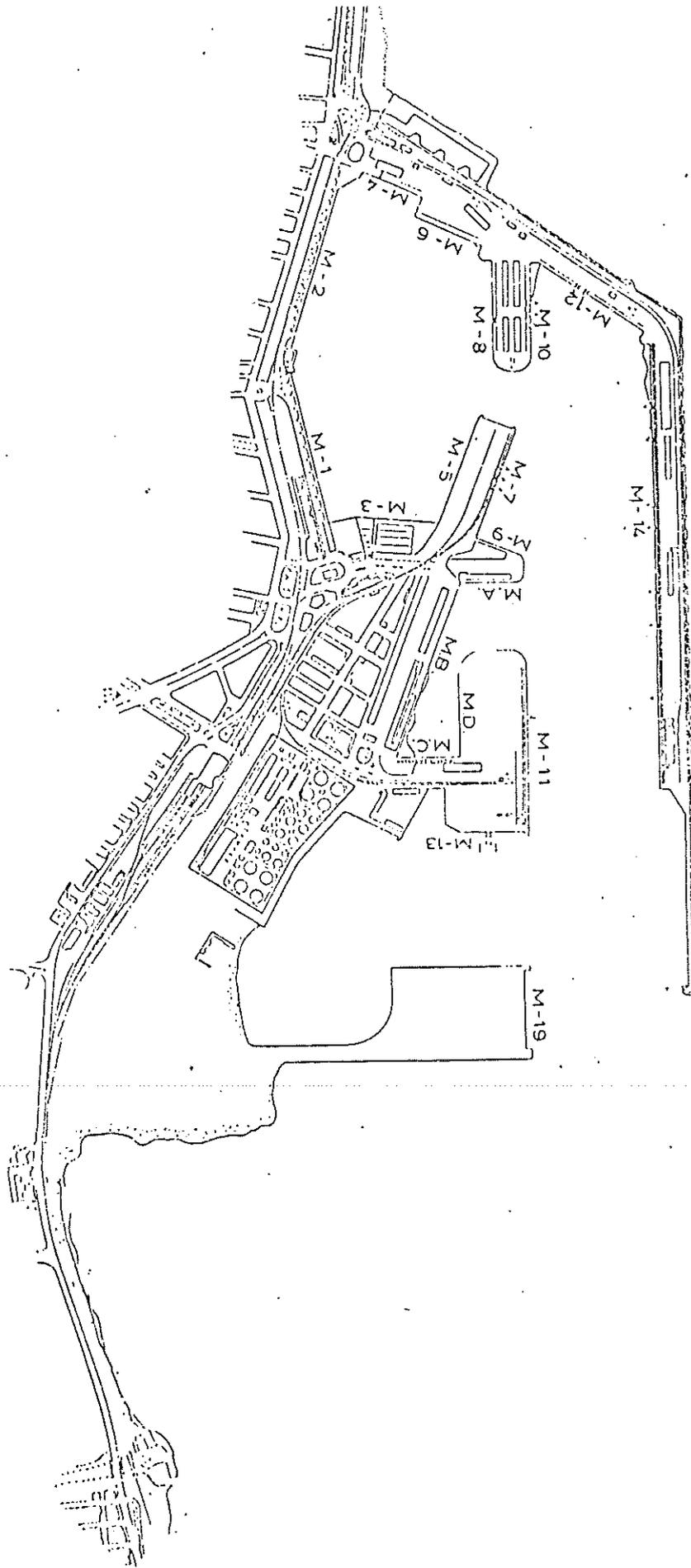
c) Los dos actuales accesos al Puerto podrán ser conservados, si bien se aplicarán restricciones al tráfico pesado.

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

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

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

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



1.3.1. Criterios de delimitación del ámbito del Plan Especial.

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.2. Superficies consideradas.

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

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

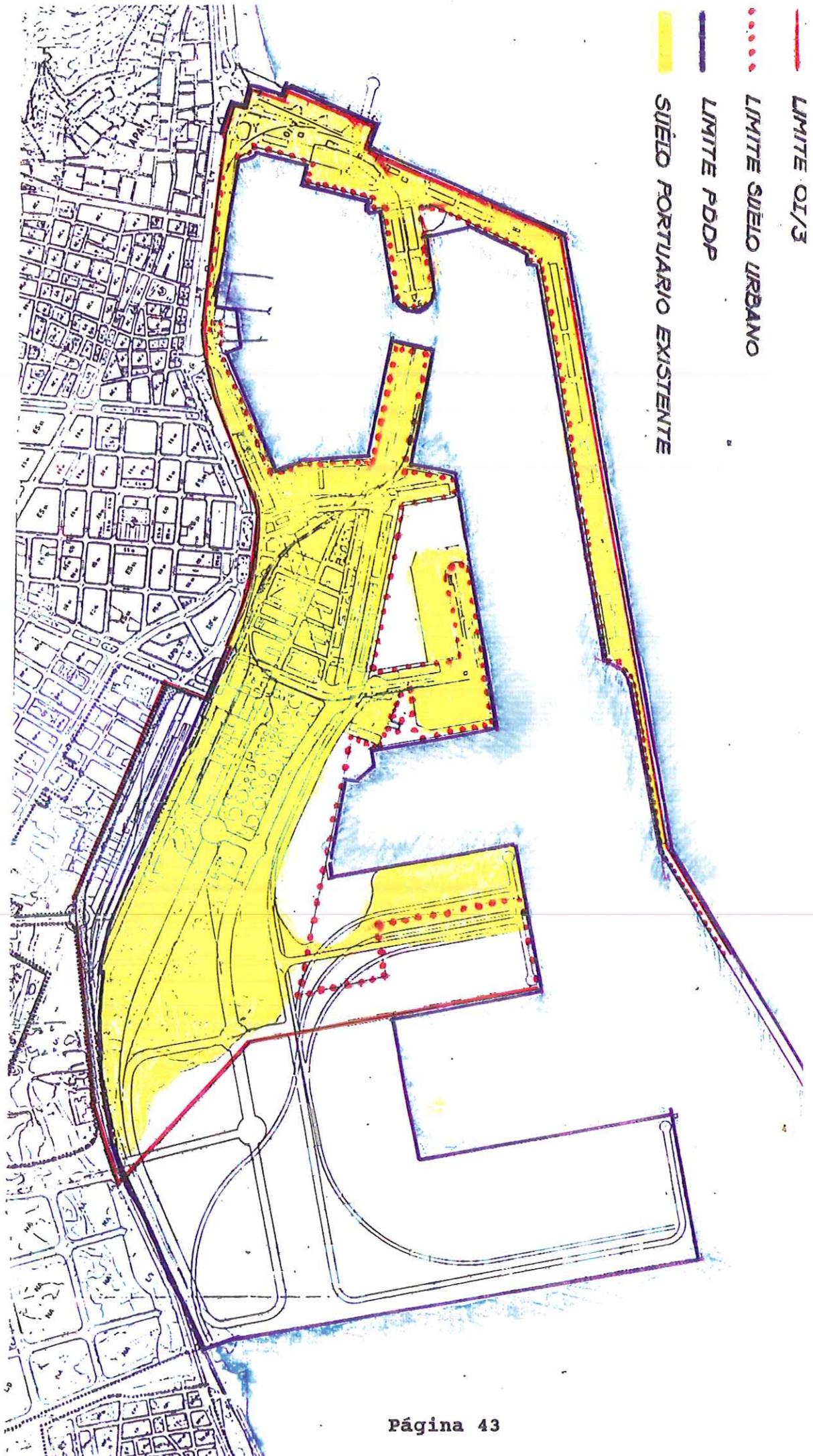
El documento de ordenación portuaria que hemos denominado PDDP, que junto a los documentos urbanísticos forma parte de este PE, fija límites al desarrollo del Puerto que no coincide, ni en la delimitación de los terrenos ni en la cuantía de su superficie, con los de la OI/3. Incluye terrenos que están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

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

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

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

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



LIMITE OI/3

LIMITE SUELO URBANO

LIMITE PDDP

SUELO PORTUARIO EXISTENTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.3.2.1. Vial principal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.3.2.2. Paseo Marítimo y zonas ajardinadas.

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

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

1.3.3.2.3. Parque Lineal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

) Parece imprescindible insistir en el hecho de que sobre el
) Puerto de Alicante, precisamente por estar declarado de Interés
) General⁸, tiene atribuidas las competencias exclusivas el Estado,
) según lo dispuesto en el art. 149-202 de la Constitución
) Española. Por tanto, no sólo la dirección y la gestión, en todos
) sus niveles, está atribuida a organismos estatales (la Junta del
) Puerto, dependiente de la Dirección General de Puertos del
) Ministerio de Obras Públicas y Transportes), sino que su
) ordenación, construcciones y funcionamiento están regulados por
) cuerpos legales de naturaleza no urbanística y extra o supramuni-
) cipal: la Ley de Puertos y el Reglamento que la desarrolla.

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

⁸ Véase la nota 2 de este mismo texto.

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

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

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

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

En función de las consideraciones contenidas en los párrafos anteriores se plantea la ordenación de la subzona en que se enclavan las instalaciones de CAMPSA. Para la misma, la OI/3 señala que se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Áreas Industriales reguladas por el PGM0. Fue criterio del PE que se aplique la normativa referida a las AI en su grado 2º nivel B (art. 146,1,b) de las Ordenanzas, aunque, a resultas de las recomendaciones existentes en el Informe Municipal de 4-X-1991, la Junta del Puerto ha considerado oportuno rebajar la edificabilidad hasta situarse dentro del grado 1º, nivel B de las AI. Es intención del Puerto, y así se manifiesta en el PE, la de concentrar todos los usos compatibles admitidos en dicha Ordenanza en lugares concretos ("en torno a las actuales instalaciones de CAMPSA", de acuerdo con las previsiones del PGM0), donde tales usos serán, además, exclusivos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.3.7. Respecto a la edificabilidad a asignar.

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

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

Actividades Industriales en cualquiera de sus tipos, el criterio inicialmente seguido en el PE fue el de atenerse a lo dispuesto en relación al nivel 2º, grado B de las AI, que autoriza una edificabilidad máxima de 1'60 m²/m².

Como se ha dicho, una vez recibido el Informe Municipal de 4-X-1991, la Junta del Puerto acordó acceder a la solicitud de reducir la edificabilidad, por lo que el PE que se somete a aprobación provisional plantea acogerse a los parámetros establecidos en este tipo de suelos para el nivel 1º, que autoriza un máximo de 1'20 m²/m² sobre parcela neta. Es importante reseñar esta cuestión de manera tan prolija para dejar sentado que la edificabilidad que se asigna a los Sectores 2 y 5 no se impone en virtud de un criterio arbitrario fijado por la Junta del Puerto, sino en función de lo que para este tipo de suelos viene determinado en el propio PGMO.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.4. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL.

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

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

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

- 2.- Reordenar la zona del Borde Norte del Puerto, para lo que será necesario trasladar hacia el interior de la zona portuaria la actual Carretera de Murcia, previendo

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

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

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

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

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

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

El PE debe establecer asimismo las oportunas determinaciones, con un adecuado nivel de precisión, para la organización de un sistema de espacios libres (paseos, zonas ajardinadas⁹, etc.), que, junto a los ya existentes, conforman una serie de espacios libres de usos públicos, al que se añadirán dotaciones y servicios, entre los que se incluyen los terrenos que son actualmente propiedad de RENFE y los edificios situados en la Avda. Almirante Guillén Tato, cuya propiedad es del Puerto.

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

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

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

- a) *En las áreas en torno a las instalaciones de CAMPSA se admitirán usos industriales y de almacenaje, con tratamiento similar a las Áreas Industriales reguladas en el PGM0.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

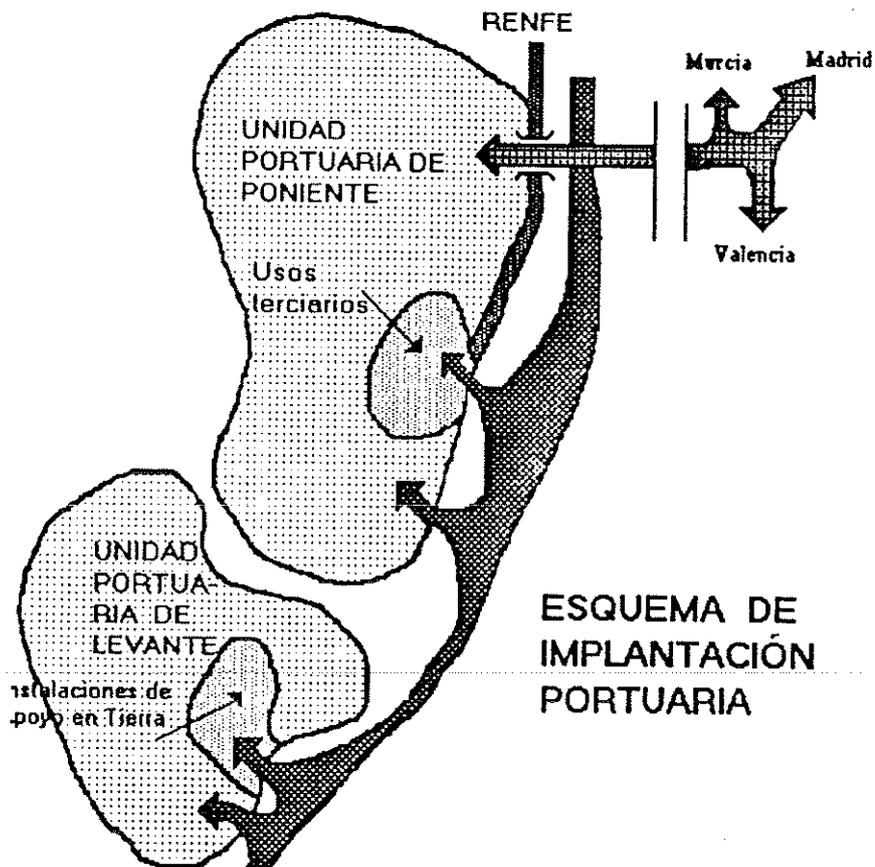
das con construcciones destinadas al servicio portuario. En todo caso, el PDDP contiene, aunque en un nivel puramente indicativo, la organización vial interior de la parcela destinada a usos portuarios y con tal carácter figura igualmente en estos documentos urbanísticos.

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

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

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

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



2. DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA.

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

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

Ampliación y traslado de la Estación de Benalúa.

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

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

Reordenación de la zona Borde Norte del Puerto.

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

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

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

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

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

Ordenación de las zonas portuarias.

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

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

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

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

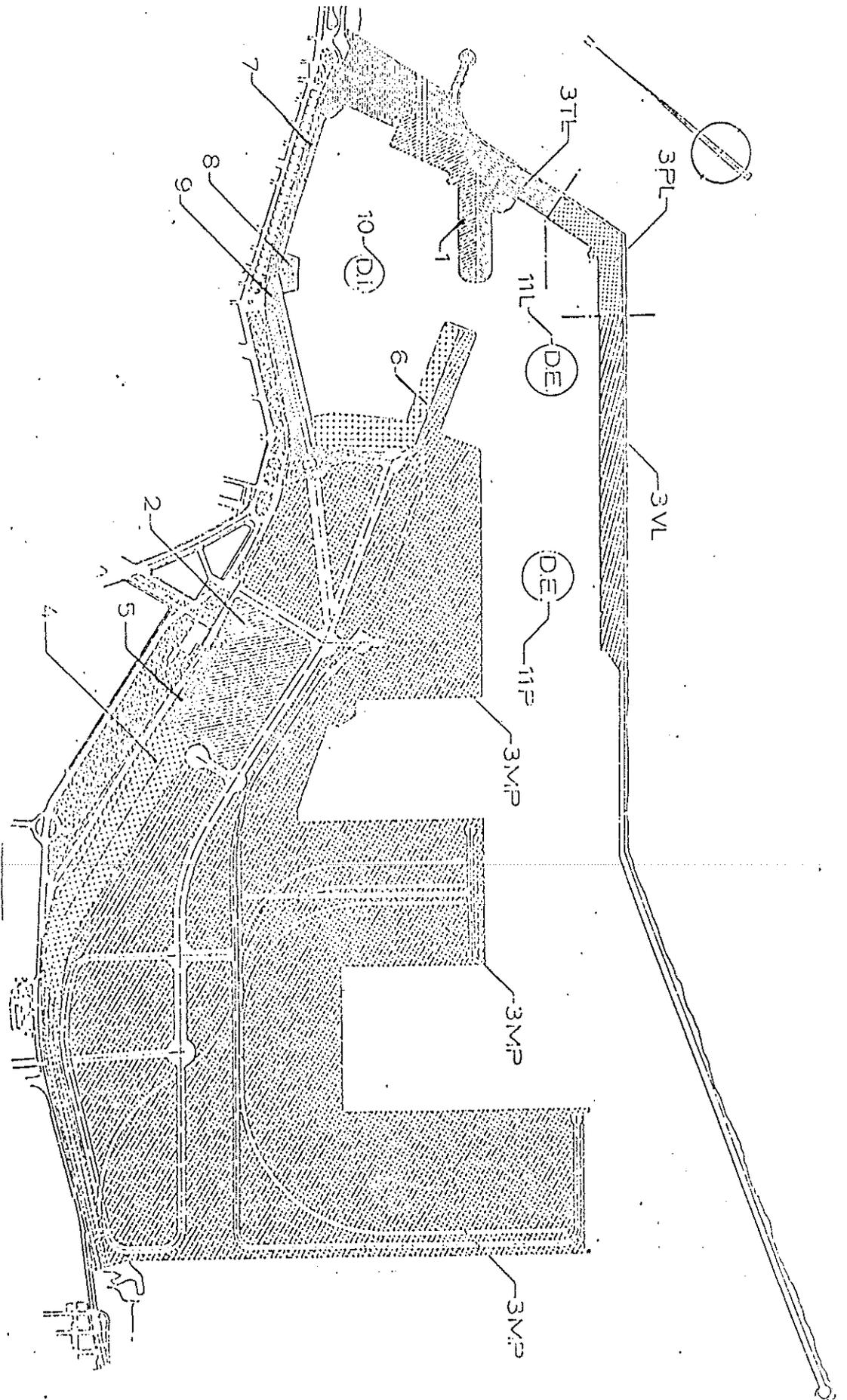
La penetración desde la Ciudad a una y otra Unidad Portuaria se realiza desde el vial principal Este-Oeste, para lo que se mejorarán los accesos actualmente existentes. Además, la Unidad Portuaria de Poniente, en atención al carácter marcadamente industrial de los usos que se plantean desarrollar en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

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

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

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

SECTORES QUE SE CONSIDERAN



- **Instalaciones de Apoyo en Tierra de Poniente**, en el que se incluyen todos los terrenos destinados a prestar servicios de suministro, reparación y mantenimiento de las embarcaciones deportivas refugiadas en la dársena interior, así como los que albergan las instalaciones sociales de las entidades y asociaciones deportivas que dispongan de instalaciones de atraque a Poniente de la dársena interior (Sector 6 del PDDP).

- **Manzana de Servicios Terciarios**, localizada en las parcelas actualmente ocupadas por CAMPSA hasta limitar con el nuevo trazado de la Carretera de Murcia, y donde se ubican, con carácter de exclusividad, todas las instalaciones serviciales y dotacionales complementarias a las actividades industriales de carácter portuario (Sector 2 del PDDP).

- **Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera**, situado en un fragmento de la parcela descrita en el punto anterior y que tendrá, en superficie, las mismas características a las descritas en la misma, si bien podrá contener, en sótano, instalaciones ferroviarias destinadas a Estación del Tren Lanzadera (Sector 5 del PDDP).

- **Instalaciones ferroviarias**, que se situarán al Oeste de las dos áreas descritas en los puntos inmediatamente anteriores, y en donde se desarrollarán las instalaciones ferroviarias de Apoyo a la Terminal de Mercancías de la Unidad Portuaria de Poniente (Sector 4 del PDDP).

- **Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalúa-Parque Lineal**, que se ubican en el segmento longitudinal situado al Norte de las actuales instalaciones ferroviarias de la Estación de Benalúa, y en la

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

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

2.1. EMPLAZAMIENTO DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE BENALÚA.

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

En relación con la Estación de Benalúa, que es la única que afecta a la OI/3, el PE propone su traslado a terrenos que, en la actualidad, están en el interior de la Zona de Servicio del Puerto, estableciendo una reserva de 80.870 m². La superficie reseñada, así como la edificabilidad asignada, permiten la total cobertura de cuantos servicios e instalaciones se precisen para el uso a que estén destinadas.

Por otro lado, este PE ha previsto una reserva de 7.440 m², que sitúa en un lugar aledaño a la Zona de Servicios Terciarios de Poniente, que podría destinarse a Estación del Tren Lanzadera, a fin de dotar a la ciudad de un sistema ferroviario que garantice una máxima accesibilidad en relación con nuevas líneas que pudieran crearse para la conexión con el Aeropuerto y Elche. Esta Estación podría contar con todas las instalaciones que la edificabilidad asignada a la parcela permitiera. El emplazamiento final de esta instalación se sugiere en el borde Norte de la parcela A de Servicios Terciarios pero podría ubicarse en cualquier otro lugar dentro de la misma.

2.2. SISTEMAS GENERALES DE TRÁFICO: VIALIDAD.

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

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

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

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

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

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

El segundo tramo, tal como está previsto en el PE, arranca en la Plaza de Canalejas y, a través de un nuevo trazado, se dirige por los suelos que ocupa la línea ferroviaria que conectaba el Puerto de Levante con la Estación de Benalúa (instalación hoy abandonada y desmontada), entre el Parque de Canalejas y las edificaciones portuarias recayentes a la Avda. Almirante Guillén Tato (antigua Lonja, talleres, etc¹⁰), hasta llegar al extremo Norte de la Avda. de Loring.

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

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

¹⁰ En el PDDP se señala esta zona como Sector 9.

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

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

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

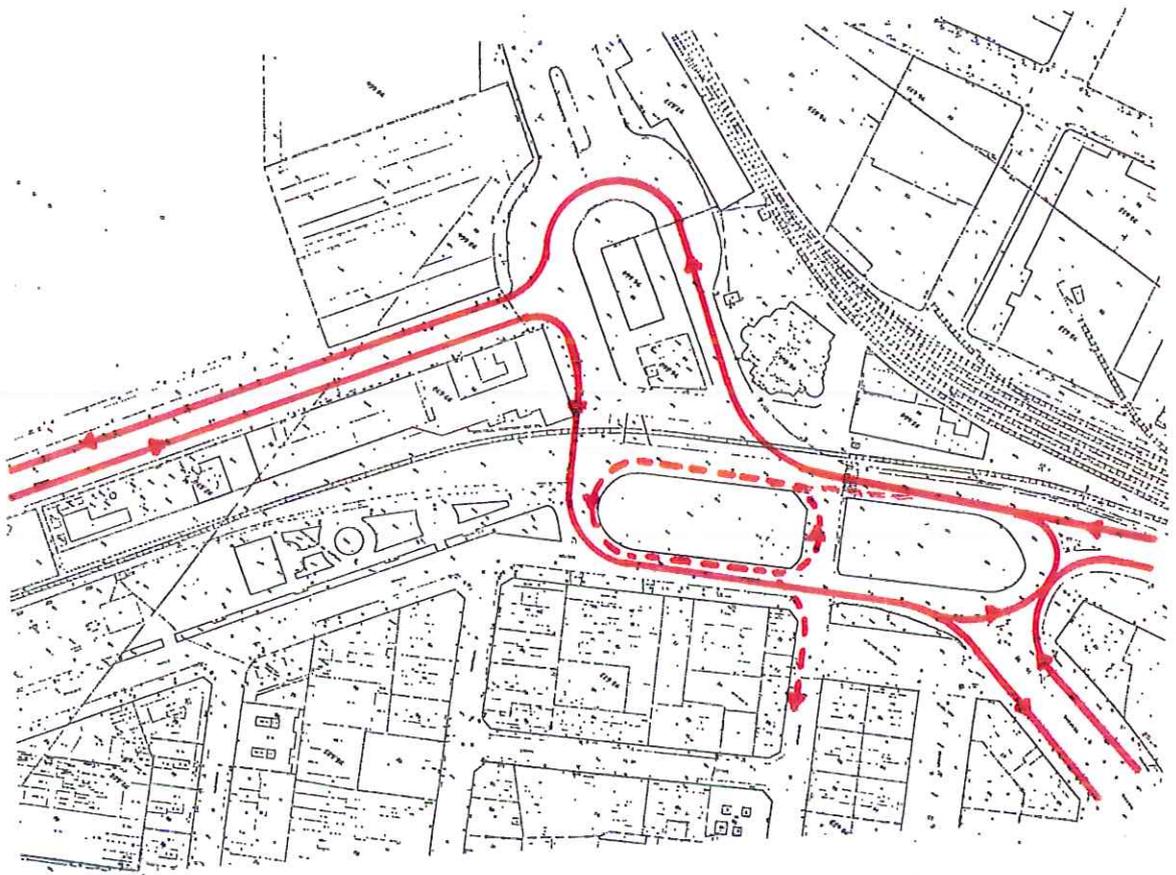
Su continuación hacia Poniente se hace a expensas del segmento viario de 3 carriles que hoy es utilizado por los vehículos que, procedentes de la Carretera de Murcia-Cartagena o de la Avda. Eusebio Sempere, quieren penetrar en el centro urbano a través de la calle Pintor Aparicio. Actualmente, tal operación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



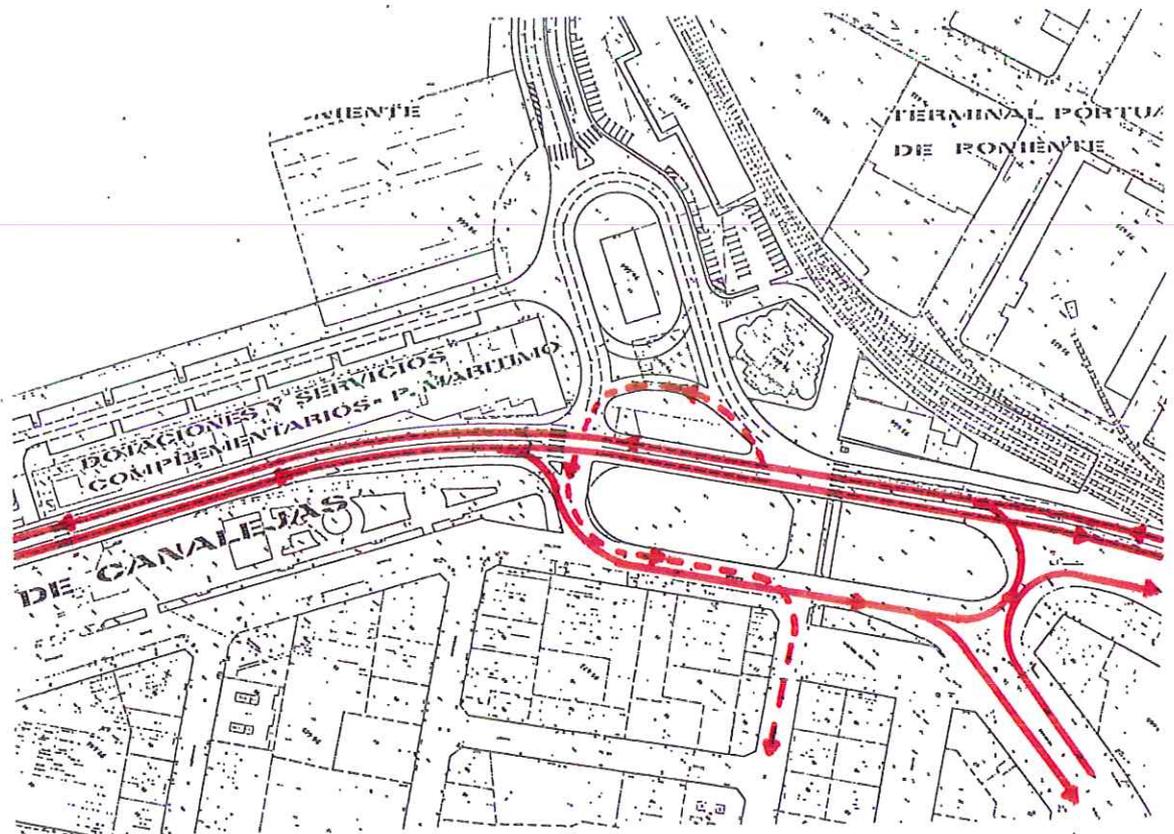
VIAL PRINCIPAL ACTUAL

VIAL PRINCIPAL PROYECTADO





CROQUIS B



CROQUIS C

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

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

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

puesta indicativa¹¹, y con este carácter se incluye en el plano ou-6.

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

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

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

2.3. SISTEMAS GENERALES: ESPACIOS LIBRES Y DOTACIONES PÚBLICAS.

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

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

2.3.1. Paseo Marítimo.

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

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

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

PASEO MARITIMO

DOTACIONES

VIAL PRINCIPAL



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

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

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

El PE propone, además, la creación de una zona libre en el muelle de Levante, en la zona en que se sitúan los accesos al mismo, y entre los viales del casco urbano y el Paseo Marítimo, por un lado, y la Estación Marítima y las Instalaciones Náutico-Deportivas, por el otro. Tiene esta zona unos 55.000 m², y en ella se debe construir un aparcamiento en semisótano cuya cubierta tiene 7.400 m².

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

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

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

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

2.3.2. Sistema continuo de zonas ajardinadas.

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

Estará formado este sistema por la Explanada de España, separada del Paseo del Conde de Vallellano por una calzada, el Parque de Canalejas, las isletas situadas en el extremo Norte de la Plaza de Galicia¹², el Paseo de la Avda. de Loring¹³ y la nueva zona ajardinada de transición que se emplaza en parte de los terrenos en que se sitúan las actuales instalaciones de RENFE.

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

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

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

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

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

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

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

La solución a este tema no puede ser abordada en este PE por razones diversas, y tendría que partir de dos soluciones alternativas: bien llevando el tráfico Este-Oeste (y el de penetración desde ambos extremos al centro de la ciudad) a otra vía situada más al Norte, bien realizando una vía enterrada que discurriera entre la zona recayente al Paseo de Ramiro y la Estación de Benalúa¹⁴.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4. ZONAS PORTUARIAS.

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

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

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

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

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

MUELLE DE VISITANTES

TERMINAL DE PASAJEROS

USO NAUTICO - DEPORTIVO

SERVICIO DE TRANSPORTE LOCAL



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

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

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

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

UNIDAD PORTUARIA PONIENTE

TERMINAL DE MERCANCIAS

USOS INDUSTRIALES



2.5. EL SERVICIO DE TRANSPORTE LOCAL.

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

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

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

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

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

En atención a estos criterios, el PE dispone la reserva de 4.000 metros cuadrados, de los que 800 son actualmente suelo urbano, en la confluencia de los muelles 1 y 2, en los que puedan construirse 130 m², que se destinarán a los usos mencionados.

2.6. EL SISTEMA DE ACCESOS.

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

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

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

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

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

edificios citados para conservar un trazado más rectilíneo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.7.1. Unidad Portuaria de Levante.

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

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

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

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

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

2.6.2. Unidad Portuaria de Poniente.

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

En la manzana ocupada por las instalaciones de CAMPSA se concentrarán los usos complementarios que resulten de la aplicación de la Ordenanza correspondiente a las Áreas Industriales, que en su nivel 1º, nivel B, tolera usos comerciales, hosteleros y de oficina en edificio exclusivo, con una edificabilidad máxima de 1'20 m²/m², que podría computarse sobre superficie neta.

Aunque el PE inicialmente aprobado señalaba que la edificabilidad asignable a la zona era de 1'50 m²/m², correspondiente al nivel 2º, el Informe Municipal contenía la solicitud de disminuir ésta. La Junta del Puerto ha accedido a los deseos municipales y el PE que se presenta a aprobación provisional plantea una reducción de la edificabilidad, que se sitúa en el margen expresado en el anterior párrafo.

El PE propone una ordenación concreta de la zona, en función de la cual se plantean dos parcelas de edificación terciaria (B y C) y una parcela (A), también para usos terciarios en superficie, en la que se admitirá la construcción en semisótano de la Estación Ferroviaria a la que se ha hecho referencia en el párrafo anterior. En las dos primeras parcelas, los semisótanos sólo podrán ser utilizados como aparcamientos. La Estación Ferroviaria de que se habla tiene asignada una superficie de 7.440 m², que será computable a efectos de generación de edificabilidad, asignándosele un coeficiente igual a la de las parcelas B y C, por lo que en la parcela A podrán edificarse 8.928 m² más.

El conjunto de la zona que componen ambos sectores, incluida por tanto la Estación del "Tren Lanzadera" y las vías que le corresponden, tiene una superficie bruta de 93.037 m², arrojando una edificabilidad de 92.253 m², por lo que el coeficiente de edificabilidad sobre parcela bruta es inferior a 1'00 m²/m².

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.9. SUPERFICIES Y EDIFICABILIDAD POR SECTORES.

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

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

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

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

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

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

AREA	SUPERFICIE BRUTA EN M ²	SUPERFICIE NETA EN M ²	EDIFICABILIDAD EN M ²	COEFICIENTE SOBRE BRUTA
Instalaciones de apoyo en tierra de Levante (Sector 1 PDDP)	26.500	26.500	15.000	0'57 m ² /m ²
Zona de Dotaciones Portuarias y Espacios Libre en los Accesos de Levante (Sector 7 PDDP)	47.425	8.370	3.320	0'07 m ² /m ²
Servicio de Transporte Local (Sector 8 PDDP)	4.000	800	130	0'04 m ² /m ²
Dotaciones y Servicios Complementarios-Paseo Marítimo (Sector 9 PDDP)	29.360	6.080.00	3.850	0'14 m ² /m ²
Instalaciones de apoyo en tierra de Poniente (Sector 6 PDDP)	30.543	30.543	9.200	0'31 m ² /m ²
Manzana de Servicios Terciarios (Sector 2 PDDP)	85.597	61.104	73.325	0'86 m ² /m ²
Estación Ferroviaria para el Tren Lanzadera (Sector 5 PDDP)	7.440	7.440	8.928	1'20 m ² /m ²
Nuevas Instalaciones Ferroviarias (Sector 4)	91.285	91.285	5.800	0'06 m ² /m ²
Servicios terciarios y dotacionales de la Estación de Benalúa-Parque Lineal	28.083	28.803	5.800	0'21 m ² /m ²
Zona ajardinada-Parque Lineal	16.534		0	0'00 m ² /m ²
Paseos peatonales y zonas intersticiales-Parque Lineal	9.184		0	0'00 m ² /m ²
Viales no computados en otros sectores	31.610		0	0'00 m ² /m ²
TOTAL REGULADO	407.561		125.353	0'31 m²/m²

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

3. ORDENANZAS.

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

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

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

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

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

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

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

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

En la superficie que se menciona se consideran las manzanas A (22.568 m²), B (6.320 m²) y C (39.656 m²), que una vez sumadas arrojan el total que se ofrece. En la manzana A se incluye la Estación para el Tren Lanzadera.

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

**# En esta zona se admitirá la posibilidad de construir una planta baja diáfana. En caso de acogerse a la misma se podrá construir una planta más.

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

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

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

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

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

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

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

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

USOS PERMITIDOS
ÁREA DE SERVICIOS DE PONIENTE
Manzana de Servicios Terciarios (Sector 2 PDDP) - Estación para Tren Lanzadera (Sector 5 PDDP).
<ul style="list-style-type: none"> • ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano, con 1'5 plazas/100 m² de edificación aproximadamente. Opcionales en superficie. • HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos. • COMERCIAL. Se permiten comercios y almacenes al por mayor y al por menor de venta al público aislados o en agrupaciones. • EXPOSICIONES Y FERIAS. Exposiciones y ferias cualquiera que sea la superficie que requieran. • ESPECTÁCULOS. Se incluyen en esta categoría los locales destinados al público con fines recreativos y culturales de cualquier tipo. • DEPORTIVO. Permitidas actividades como gimnasios, saunas, así como otras instalaciones deportivas. • OFICINAS. Dependencias de propiedad o uso público o privado y ligadas o no a la actividad portuarias en que se desarrollen preferentemente actividades administrativas o de gestión. • DOTACIONAL DE TRANSPORTES. Instalaciones destinadas a instalaciones ferroviarias para el Tren Lanzadera. • DOTACIONAL DE TELECOMUNICACIONES. Instalaciones que albergan centros dedicados a las telecomunicaciones.

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

4. PLAN DE ETAPAS.

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

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

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

5. PROGRAMA ECONÓMICO-FINANCIERO.

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

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

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

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

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

TOTAL GENERAL	1.394.140.338
----------------------	----------------------

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

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

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

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

TOTAL GENERAL	1.394.140.338	1.029.625.920	364.514.418
----------------------	----------------------	----------------------	--------------------

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

6. SISTEMA DE ACTUACIÓN.

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

ANEXO I

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



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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

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

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

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

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

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



OI/3 PUERTO

1. IDENTIFICACION Y CARACTERIZACION

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

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

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

2. CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

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

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

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



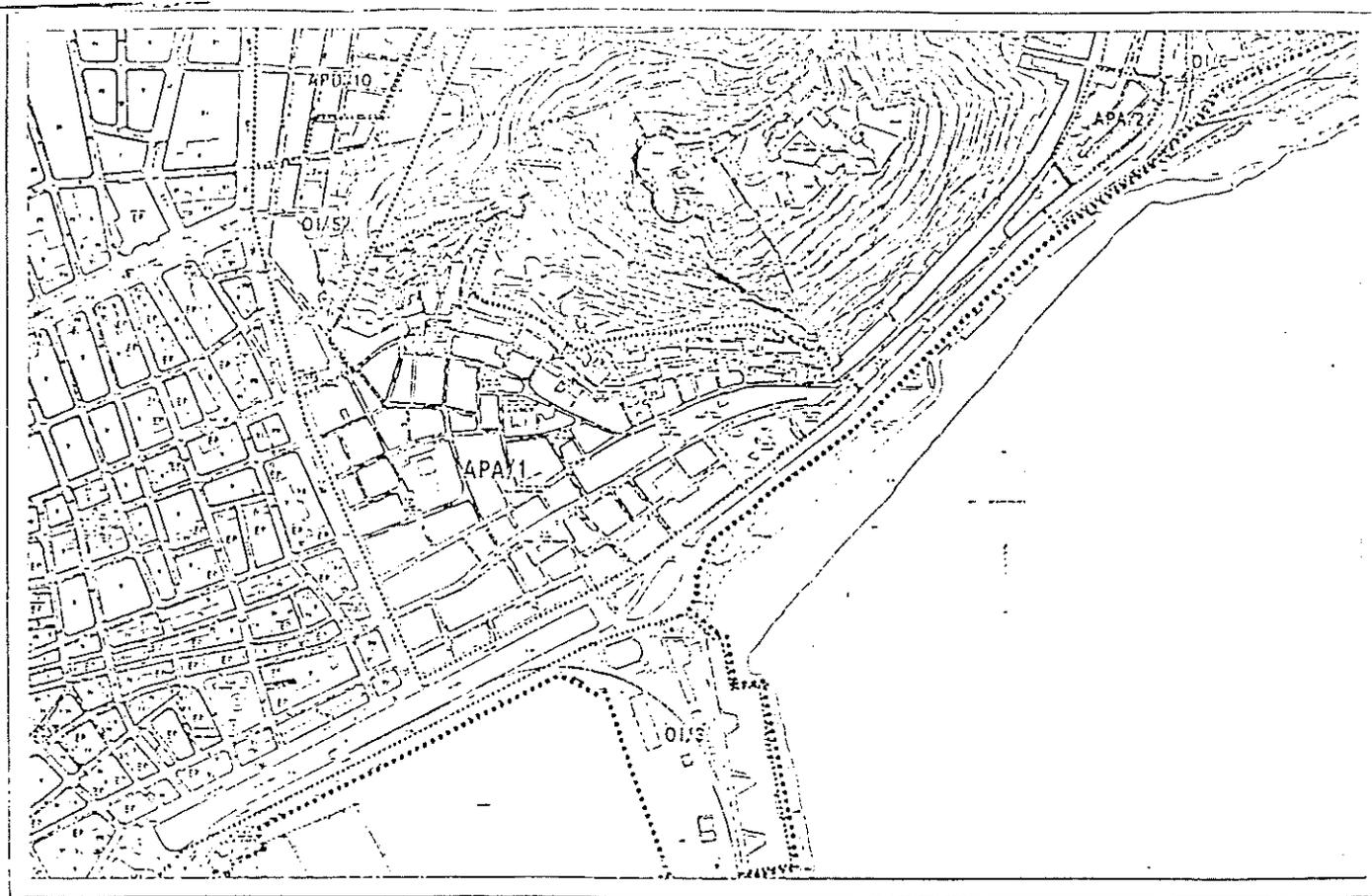
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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

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

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

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



LEYENDA

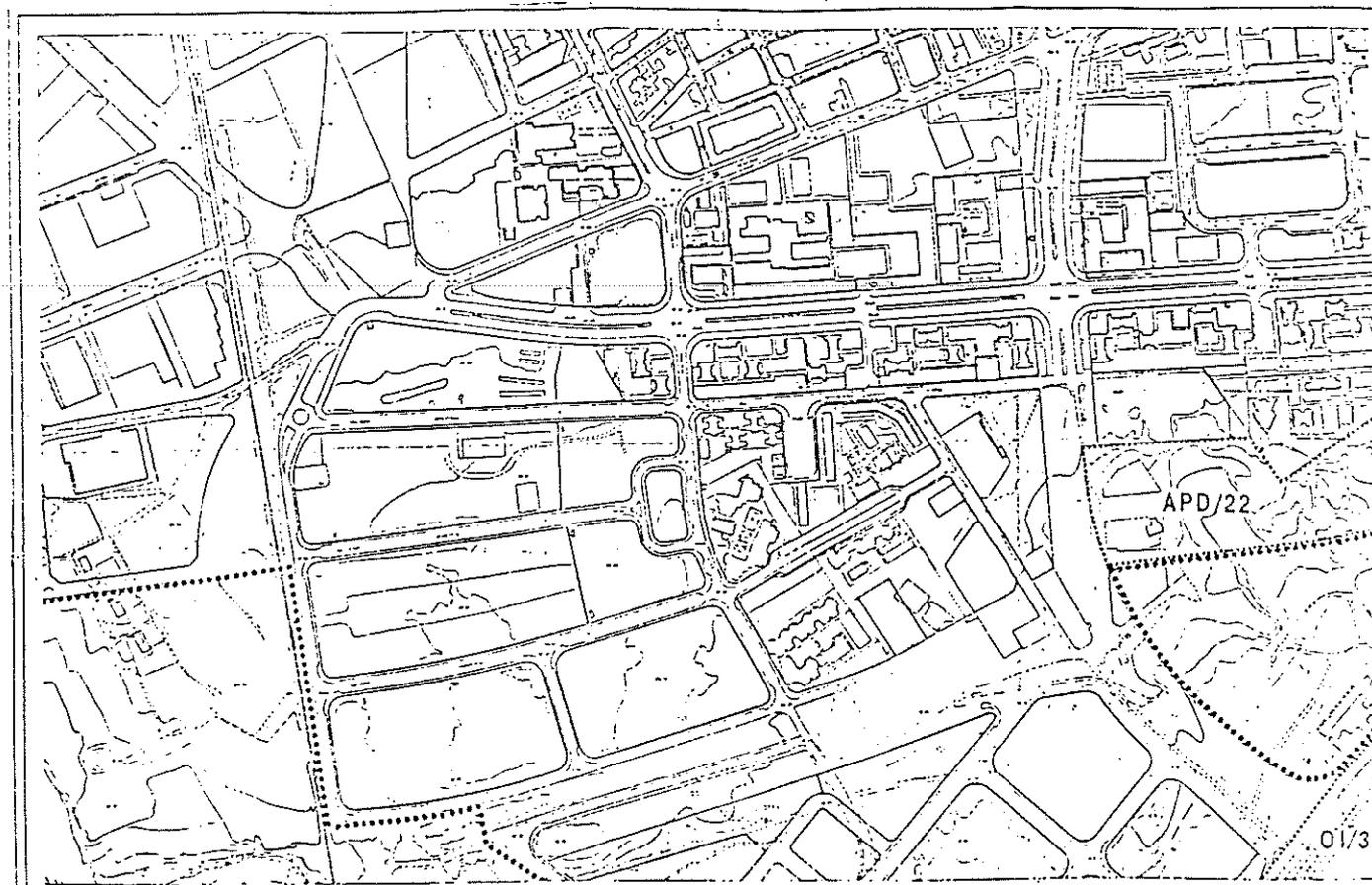
LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTRIBO	ALTO DE CAL. DEL PA. 12
AREAS INTERIORES	DE PA.	ALTO DE CAL. 16
		EDIFIC. PROHIBIDA 17

Leyenda de Símbolos:
 - Línea punteada: Límite de urbanización
 - Línea de puntos: Límite de parcelación
 - Línea de guiones: Límite de alineación
 - Línea de guiones y puntos: Límite de regulación de alturas
 - Línea de guiones y puntos y guiones: Límite de edificación prohibida

Escala: 1:5000
 N
 Oficina Municipal del Plan General

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE

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



LEYENDA

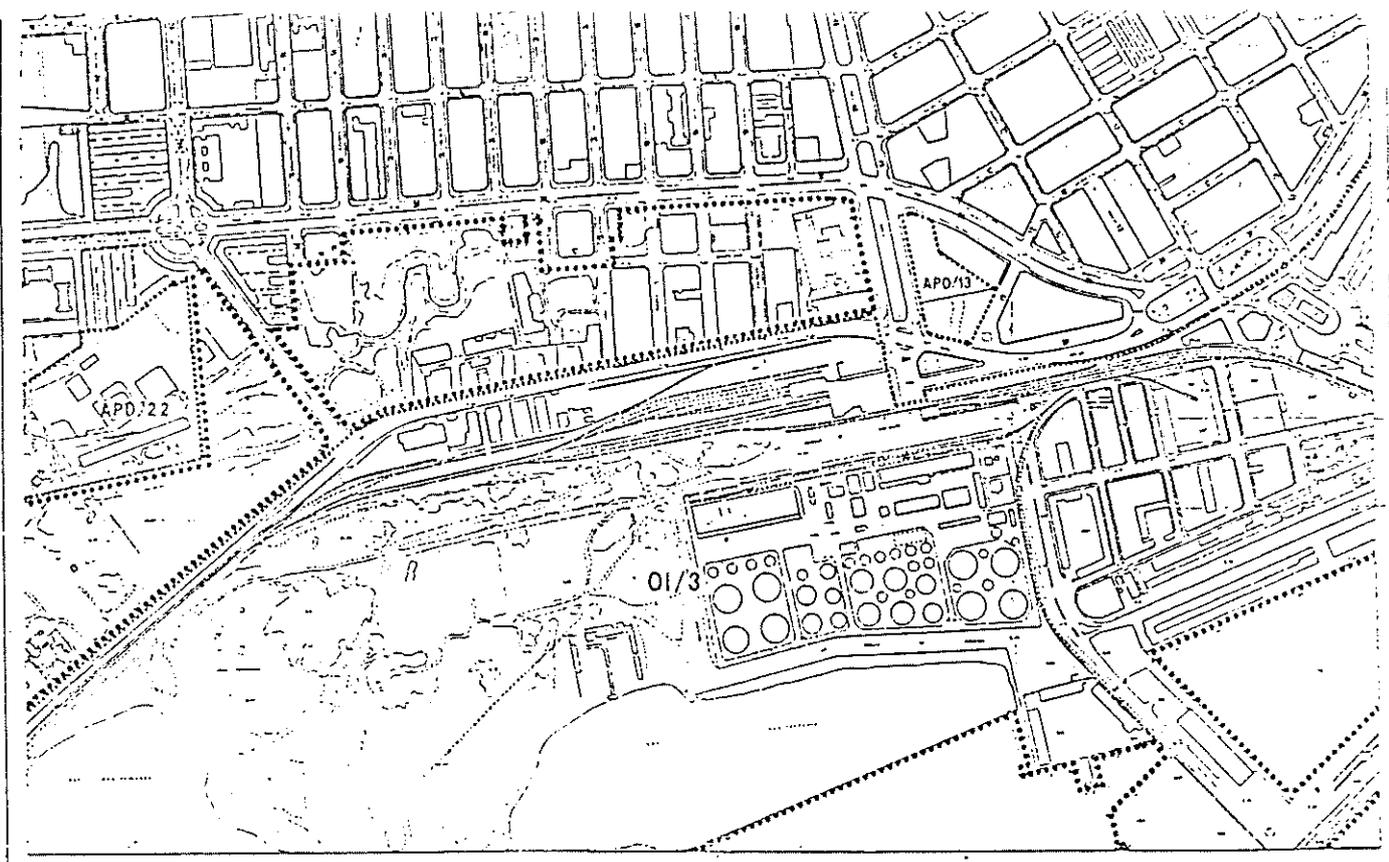
LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTRIBO	ALTO DE CAL. DEL PA. 12
AREAS INTERIORES	DE PA.	ALTO DE CAL. 16
		EDIFIC. PROHIBIDA 17

Leyenda de Símbolos:
 - Línea punteada: Límite de urbanización
 - Línea de puntos: Límite de parcelación
 - Línea de guiones: Límite de alineación
 - Línea de guiones y puntos: Límite de regulación de alturas
 - Línea de guiones y puntos y guiones: Límite de edificación prohibida

Escala: 1:5000
 N
 Oficina Municipal del Plan General

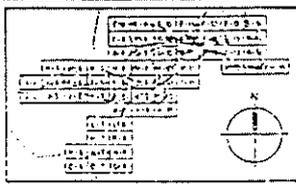
PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE

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



LEYENDA

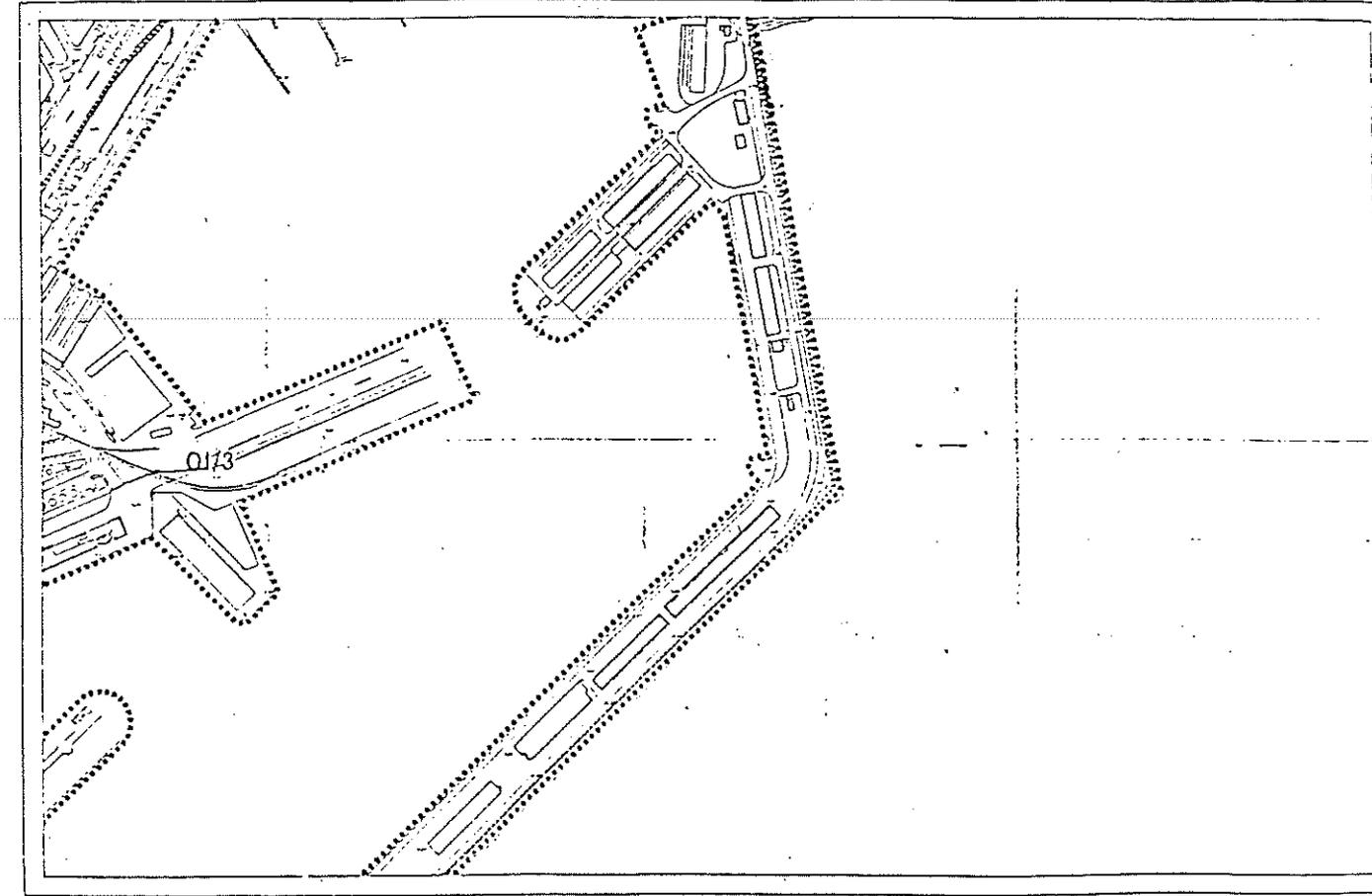
LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTERNO	ALCANTARILLADO DE CAL. 12
AREAS Y OPERACIONES	DE CAL.	DE CAL. 14
		EDIFIC. PROHIBIDA EP



PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE

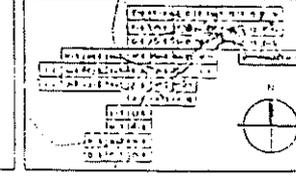
SUELO URBANO ALINEACIONES **3**

EXCMO. AYUNTAMIENTO ALICANTE
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



LEYENDA

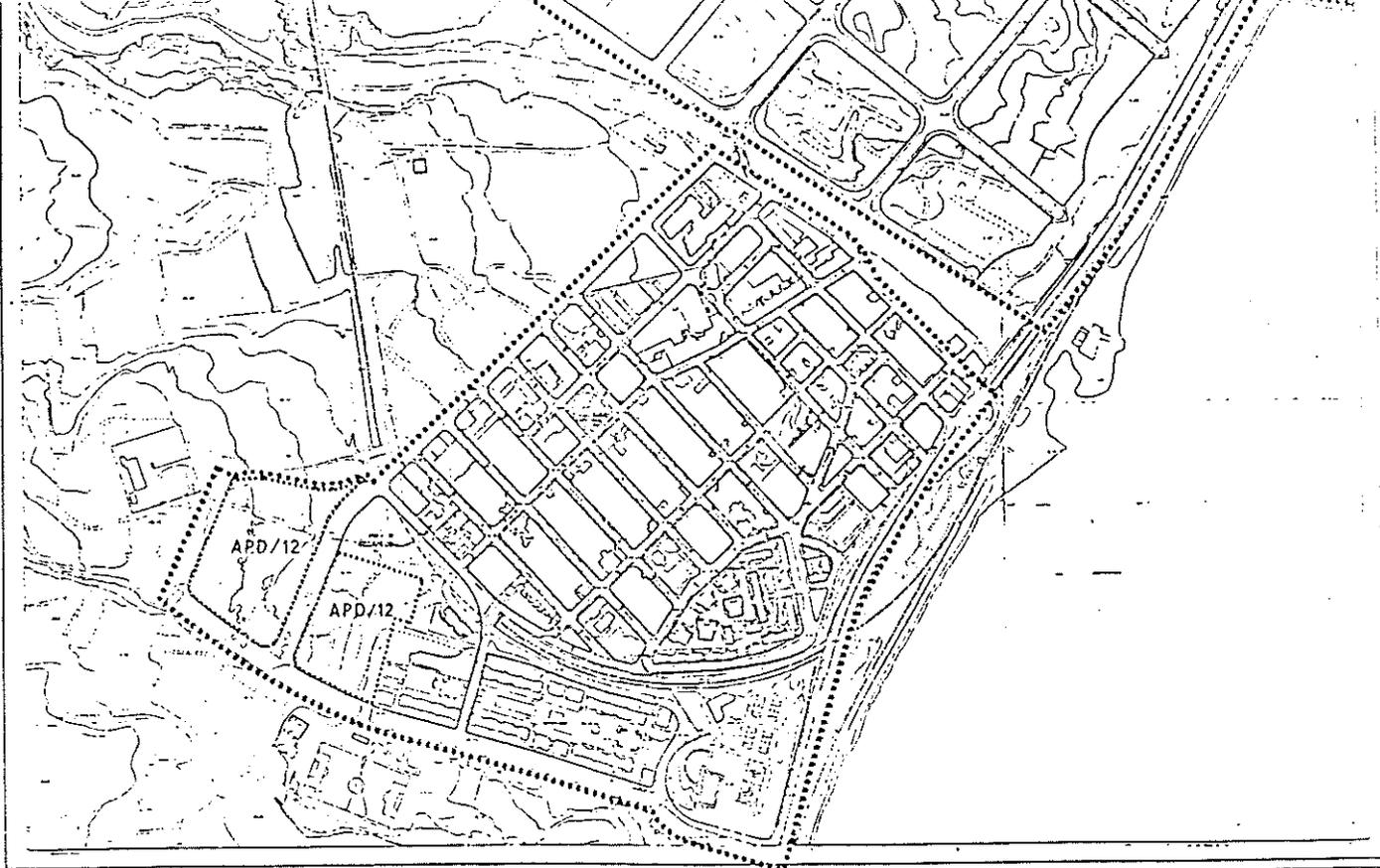
LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO	ESTERNO	ALCANTARILLADO DE CAL. 12
AREAS Y OPERACIONES	DE CAL.	DE CAL. 14
		EDIFIC. PROHIBIDA EP



PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION, ALICANTE

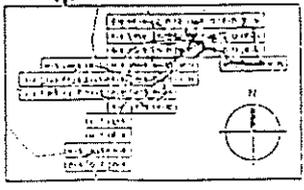
SUELO URBANO ALINEACIONES **3**

EXCMO. AYUNTAMIENTO ALICANTE
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



LEYENDA

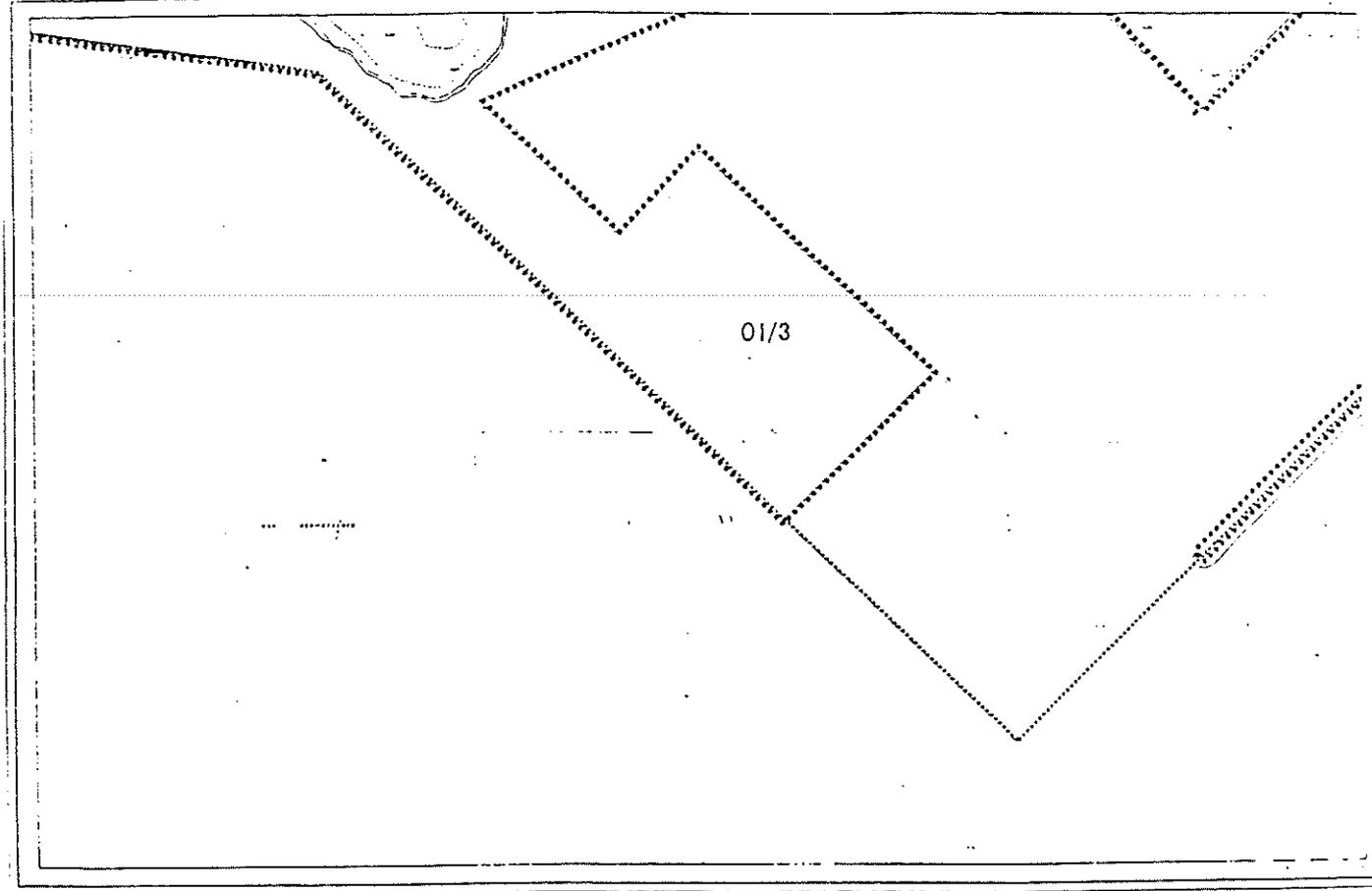
LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO: - - - - -	EXTERIOR: ————	EXCMO AYUNTAMIENTO DE ALCANTE: 12
AREAS OPERATIVAS: ········	DE PAL: ————	W OF PLANTAS: 1V
		SIGNOS PROHIBITIVOS: EP



PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE

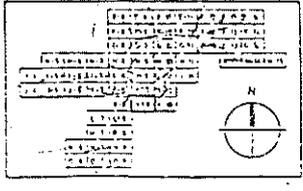
SUELO URBANO ALINEACIONES **3**

EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



LEYENDA

LIMITES	ALINEACIONES	REGULACION ALTURAS
SUELO URBANO: - - - - -	EXTERIOR: ————	EXCMO AYUNTAMIENTO DE ALCANTE: 12
AREAS OPERATIVAS: ········	DE PAL: ————	W OF PLANTAS: 1V
		SIGNOS PROHIBITIVOS: EP



PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION. ALICANTE

SUELO URBANO ALINEACIONES **3**

EXCMO AYUNTAMIENTO ALICANTE OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL



OI/2 RENFE

1. IDENTIFICACION Y CARACTERIZACION

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

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

2. CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

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

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

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

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



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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

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

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

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

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



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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

Sin perjuicio de lo que se acaba de expresar, los mercados dispondrán en todo caso de aparcamientos, en proporción de una plaza por cada 25 m² de superficie útil de venta, y de una dársena para carga y descarga de un vehículo industrial pequeño por cada 10 puestos de venta.

Art. 104 Infraestructuras de transporte

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

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

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



CMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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

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

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

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

- a) Los accesos para peatones deben ser exclusivos y diferenciados de los rodados; si la superficie de estacionamiento es superior a 2.000 m² para una planta, deberán establecerse en ella itinerarios exclusivos para peatones, con un ancho mínimo de 1'20 m.
- b) Las rampas no tendrán una pendiente superior al 16% en tramos rectos, ni al 12% en tramos curvos, medidos a lo largo del eje del carril. La sección mínima del carril es de 3'00 m.; cuando el carril de acceso desemboque en una vía de ancho inferior a 15 m., su ancho será de 4'00 m. El radio mínimo de giro para el borde interior de la calzada será de 5'00 m. para estacionamiento de turismos.
- c) Las dimensiones mínimas de las plazas de aparcamiento serán:



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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

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

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

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

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



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

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

Se exceptúan de lo dispuesto los siguientes emplazamientos:

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