P-35

Puerto de Alicante

Autoridad Portuaria de Alicante

EXPEDIENTE DE HOMOLOGACION DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION URBANA DE ALICANTE

ANEXO A LA SEGUNDA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

EQUIPO REDACTOR:

EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE
D. SERGIO CAMPOS FERRERA, Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN
D. JUAN ANTONIO FERRERO MOLL, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Alicante, Marzo de 2.000

INDICE

EXPEDIENTE DE HOMOLOGACIÓN DEL PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION URBANA DE ALICANTE

Anexo a la Segunda Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante

1. OBJETO

Es objeto del presente documento recoger aquellas alteraciones de las previsiones del Plan General Municipal de Ordenación de Alicante, que debido a su rango y en cumplimiento de la legalidad urbanística deben someterse a la tramitación establecida, para su incorporación al citado P.G.M.O. a fin de obtener la homologación del Plan Especial que desarrolla la O.I. 3 del mismo.

2. PROMOTOR

Es promotor del Expediente de Homologación del Plan Especial del Puerto de Alicante la Autoridad Portuaria de Alicante, entidad de Derecho Público cuya denominación, naturaleza, competencias y funciones vienen reguladas por la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por Ley 62/97, de 26 de diciembre, figurando entre sus competencias (artº 36 de la citada Ley) la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL EXPEDIENTE DE HOMOLOGACIÓN

El Plan General Municipal de Ordenación (PGMO) fue aprobado definitivamente en 1987, antes por tanto de que en diciembre de 1992 fuera promulgada de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y con mayor motivo su modificación de 1.997.

El Art. 18 de esta Ley dice textualmente:

"Art.18.- Consideración Urbanística de los puertos:

1.- Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio Portuario, los planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria."

En el punto 2, se determina que dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un Plan Especial o instrumento equivalente, estableciendo a continuación la forma de tramitar este Plan.

El PGMO se refiere a la Zona de Servicio del Puerto en el punto 7 de su Anejo: criterios para la redacción de Planes Especiales que desarrollen ámbitos de Operaciones Integradas.

En él se señala:

"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."

Tres de estas operaciones Integradas se refieren al Puerto:

I.- La OI/3 Puerto.

Contempla el Puerto como Suelo Urbano a desarrollar por un P.E. a promover por la Autoridad Portuaria. No todo el ámbito de la OI/3 es Zona de Servicio del Puerto, comprende además los terrenos de la RENFE. Tampoco toda la Zona de Servicio está contemplada en la OI/3, sólo la parte de ella comprendida entre el Apartotel Meliá por el Este y la prolongación de la calle Méjico, donde hoy está el puente de la autovía de acceso, por el Oeste.

El objetivo principal de la OI/3 era el de ordenar la zona de borde, contacto entre ciudad y puerto, haciendo compatible "el desarrollo y funcionamiento del Puerto con su emplazamiento en una situación urbana estratégica y con el propio funcionamiento del resto de las Actividades Urbanas".

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

El Plan Especial del Puerto (P.E.) que desarrolló la OI/3 fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento el 4 de Diciembre de 1992.

II.- La OI/6 FEVE

Desarrolla los terrenos entre la Avda. de Villajoyosa, el frente de la Cantera de la Serra Grossa y la Avda. de Denia. No todo el ámbito abarcado por esta operación forma parte de la Zona de Servicio del Puerto. Solo comprende los terrenos entre la Avda. de Villajoyosa (incluida), la cantera y la rambla de la Goteta, existiendo además unas viviendas en suelos enclavados en la misma. En

la OI/6, además de los terrenos de la Zona de Servicio del Puerto, existen otros de diversos propietarios.

El objetivo de esta OI/6 es el traslado de la Estación del Ferrocarril de Vía Estrecha al Norte de la Avda. de Villajoyosa de forma que se libere el litoral en la zona del Cocó. El municipio se reserva la iniciativa de desarrollar esta OI/6.

III.- La OI/7 Litoral.

Es una operación muy amplia que abarca todo el litoral del Municipio, con el objetivo de acondicionarlo para usos de ocio y esparcimiento, exclusivamente.

Se prevé la ejecución de esta operación mediante un Plan Especial de Iniciativa Pública Municipal o de cualquiera de los organismos con jurisdicción en la materia.

La confrontación de la Ley con estas tres operaciones integradas tiene una lectura a nuestro entender clara:

1.-La Zona de Servicio del Puerto no ha sido considerada como un sistema General Portuario en su conjunto, al ser la redacción del PGMO anterior a la Ley de Puertos del 92 y su modificación de 1.997.

2.-En la parte central de la Zona de Servicio del Puerto se ha previsto que el PE que la desarrolle haga posible el funcionamiento y las futuras ampliaciones del Puerto. Esta parte central contemplada en la OI/3 no alcanza más que a la prolongación de la calle México (por donde hoy entra la Autovía de Madrid al Puerto) que en la redacción del PGMO abarcaba la explanación del Puerto en que se construiría el actual Muelle 17, muelle de graneles sólidos, en el que opera la parte más importante de la mercancía general del Puerto. Además en la documentación gráfica del Plan General, los muelles e instalaciones del Puerto aparecen en algunos

casos como simples esquemas, sin excesivo rigor en las dimensiones reales o incluso en su ubicación exacta, como ocurre, por ejemplo, con el citado muelle 17 y la aneja terminal de graneles, ya en aquel momento con el proyecto aprobado e iniciándose su construcción. No contemplaba la parte entre la prolongación de la calle México y el Barranco de las Ovejas, en el que termina la Zona Portuaria. En esta zona central se desarrolló un P.E. que, aunque se redactó antes de la promulgación de la Ley y fue aprobado antes de su entrada en vigor el 15 de Diciembre de 1992, propone un desarrollo concordante de la Ley y con el PGMO.

3.-No entramos en este anexo de homologación en análisis sobre la OI/6 FEVE que no ha sido desarrollada todavía y a la que por otra parte no afectan para nada las propuestas que se incluyen en la Segunda Modificación del Plan Especial, todas ellas contenidas en la Zona de Servicio del Puerto al sur de la playa del Postiguet, hasta el barranco de las Ovejas.

4.-Dos partes de la OI/7 Litoral son competencia de la Autoridad Portuaria, una zona Norte, entre el límite por Levante de la Zona de Servicio que está en la fachada Este de Naútica Ordago, en donde empieza la línea marítimo-terrestre (Mojón MT.2) y el solar del Apartotel Melía por el oeste. No se presenta en este tramo ningún inconveniente para que la Autoridad Portuaria de Alicante formalice un P.E. que contemplara esta zona tal y como prevé el PGMO, siempre que la OI/7 pudiera descomponerse en ámbitos parciales, cosa que el PGMO ni prevé ni niega.

5.- La otra parte de la OI/7 Litoral que afecta al Puerto, comprende desde el límite por Poniente de la Zona de Servicio que está en la desembocadura del Barranco de las Ovejas hasta la prolongación de la calle México, donde comienza la OI/3 Puerto. Estos terrenos están separados de la Avda. de Elche por el trazado de la vía de Ferrocarril que une la estación de Benalúa con la de Madrid, dando servicio a los

trenes de Mercancías que vengan de cualesquiera de las líneas que entran en Alicante

Por sus circunstancias, formada como está por escolleras para sostener el FFCC, escolleras de salida del Barranco y escolleras de los rellenos del Puerto, esta zona sólo muy costosa y difícilmente podría acondicionarse para una zona con un carácter lúdico o balneario. Además es la zona de futuras expansiones del Puerto, que van a ser únicamente posibles hacia Poniente.

La aprobación inicial y provisional del P.E. se hicieron incluyendo como documentos de información los tres volúmenes del Programa Director del Desarrollo Portuario (PDDP). Durante el trámite de aprobación definitiva, se retiró este documento porque el Ayuntamiento entendía que la inclusión del Programa Director podría tomarse como una aprobación de dicho documento por la Corporación, para lo que evidentemente no es competente.

Sin embargo a lo largo del P.E. aprobado definitivamente se hace alusión constante al PDDP, documento básico que determinó la forma de desarrollar el P.E., que de acuerdo con el PGMO debería formularse sin menoscabar la funcionalidad ni futuras ampliaciones del Puerto. En la pág. 43 de la memoria del P.E. (Tomo nº 3 Documentos urbanísticos) figura precisamente una comparación de los terrenos incluidos en el PDDP y los ordenados en el P.E., en los que se aprecia como fuera de éste la parte que en costa corresponde al último tramo analizado entre la prolongación de la calle Méjico y el Barranco de las Ovejas, en una fecha en que aún no se conocía cual sería el trazado definitivo de la Autovía de entrada y que finalmente se ciñó al límite de la OI/3.

Los sectores desarrollados en el PDDP, que luego figuran en cada una de las actuaciones del P.E., están reseñados en la pág. 64 del P.E. y una reproducción del plano general del Programa Director del Desarrollo Portuario en la pág. 83 (páginas referidas al Tomo nº 3 Documentos urbanísticos).

Es evidente, por tanto, que aun ciñéndose a lo señalado en la OI/3, el P.E. se desarrolla, como se aprecia en la pág. 46 del documento referido, en parte de la Zona de

Servicio que allí se marca; el PDDP comprendía el suelo actual y futuro que garantizara el funcionamiento y el desarrollo del Puerto. Ello exigía un documento urbanístico que permitiera este desarrollo en la parte no contemplada en la OI/3, y sí, pero con un uso de ocio, en la OI/7.

Se sugirió en el P.E., pensando en el carácter turístico que otras dársenas pesqueras han tomado en la provincia (Calpe, Campello, Sana Pola, entre otras) la posible utilización de los terrenos entre los muelles 12 y 14 (cuya ubicación puede verse en la pág. 37 del Tomo nº 3 Documentos urbanísticos del P.E.) para la nueva dársena pesquera, argumentando que esos muelles como todos los de levante (muelles 2 a 14) terminarían destinándose a usos más turísticos y ciudadanos, al contrario que los de poniente (muelles 3 al 17), que se destinarían a usos industriales. Finalmente dadas las características evidentemente industriales de la actividad desarrollada en la lonja del Puerto de Alicante, el posible emplazamiento en Levante se desechó y la nueva dársena pesquera, tras los estudios pertinentes, se proyectó y se ha construido junto al Barranco de las Ovejas, precisamente en este último tramo OI/7 y en la zona de acceso libre e independiente y con la menor interferencia con las actividades del transporte y manipulación de mercancías propia del puerto comercial.

Como resultado de lo expuesto se justifica esta propuesta de modificación del PGMO contenida en este Expediente de Homologación del mismo, que rescata para el uso de sistema general Portuario, que según la Ley de Puertos debe tener la Zona de Servicio, la parte de OI/7 entre el límite Oeste del P.E., que desarrolla la OI/3 y el Barranco de las Ovejas, límite Oeste a su vez, de la Zona de Servicio permitiendo de este modo la lógica coincidencia entre el ámbito del Plan Especial, en su extremo más al Oeste del mismo, y la Zona de Servicio del Puerto o zona de dominio público portuario según la define la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante.

4. JUSTIFICACIÓN LEGAL

El PGMO es un documento urbanístico a formular por el Ayuntamiento, por lo que a primera vista podría pensarse que para adecuar lo señalado en el PGMO a las necesidades de funcionamiento portuario, que se desprende el P.E. (que sigue las

indicaciones del PDDP, hubiera sido necesario que el Ayuntamiento modificara puntualmente los suelos del PGMO que podrían satisfacer las necesidades portuarias. Pero la vigente Ley 6/1.994, de 15 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística y el Reglamento de Planeamiento aprobado por Decreto 201/1.998, de 15 de diciembre, del Gobierno Valenciano posibilitan precisamente a través del correspondiente Expediente de Homologación del Plan General, incorporar al mismo las modificaciones resultantes de la redacción y aprobación de un Plan Especial, o de sus modificaciones.

Por ello la Autoridad Portuaria de Alicante, en uso de las atribuciones y competencias que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante le otorga en la planificación y desarrollo del espacio portuario, ha considerado oportuno incorporar a través de este Anexo a la Segunda Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Alicante la correspondiente modificación del Plan General, aprovechando esta oportunidad para adecuar la realidad física del espacio portuario actual a la documentación contenida en el PGMOU de Alicante en el ámbito de la zona de dominio público portuario.

La Autoridad Portuaria, entiende que de los planos y memorias que contienen el PGMO, solo lo referente a la zona citada debería modificarse, a cuyo fin se incluyen en este documento las hojas en las que podría contenerse la modificación.

La zona que se propone modificar, es como queda dicho la parte de la OI/7 Litoral, comprendida entre el límite Oeste de la OI/3 y el Barranco de las Ovejas.

Dos podrían ser las alternativas a contemplar. La primera, modificar los objetivos de la OI/7 Litoral en el repetido tramo (por ejemplo, subdividiéndolo en dos zonas: la OI/7-A y la OI/7-B. A una de ellas se le cambiaría el uso, exclusivamente de ocio, por otro de sistema general Portuario, siguiendo la Ley de Puertos).

La segunda que, a juicio de esta Autoridad Portuaria, sería más directa y que es por la que se ha optado es cambiar la OI/3 Puerto únicamente en extensión, es decir, ampliando su ámbito hasta el Barranco de las Ovejas, (ampliación a costa de una disminución análoga de la OI/7) que sólo figuraría en los planos de Clasificación y Gestión del Suelo.

5. MODIFICACIÓN PROPUESTA. OBJETIVOS

El presente Expediente de Homologación se constituye en una modificación del P.G.M.O.U en dos vertientes: por un lado una modificación por sustitución, en tanto en cuanto sustituye determinaciones del mismo por otras nuevas (modifica los ámbitos de las OI/3 y OI/7), y por otro lado una modificación por adición, en tanto en cuanto adiciona nuevas determinaciones derivadas de lo anterior, que permitirán que el sector que se modifica esté definido suficientemente por el Plan General a nivel estructural mediante las determinaciones que indica el artº. 17 de la L.R.A.U., como para obtener la correspondiente y necesaria homologación.

La edificabilidad media de las zonas que fueron ordenadas en el P.E., en los sectores fuera del recinto aduanero, es de 0.50 m^2/m^2. No se pretende cambiar este criterio, ni ninguno de los que se definieron en el informe municipal. Por tanto en la zona de ampliación quedará definido un sector de actividades Portuarias típicas, con idénticas características a las del sector 3 MP, y las zonas exteriores que no rebasarán de esa edificabilidad media, a fin de no influir en los estándares del PGMO.

La superficie a añadir cuando el puerto llegue a su último grado de desarrollo sería de 383.880 m^2 en dos fases la primera de las cuales, que sería inmediata, consecuencia de la construcción y puesta en funcionamiento de la nueva Dársena Pesquera, sólo necesitaría 219.172 m^2. En esta primera fase, exterior al recinto bajo control aduanero, se señalaría como mínimo la zona a ocupar por la dársena pesquera cuyo único acceso a través de la rotonda de la entrada a dicho recinto.

Como resultado de todos los anteriores razonamientos, la Autoridad Portuaria estima que para adecuar el PGMO al desarrollo previsto a los programas de expansión del puerto, serían necesarias las siguientes modificaciones:

1.- Modificación de los Planos de Calificación Global del suelo, hojas 1 y 2, y los de Clasificación y Gestión del suelo, hojas 1 y 2.

2.- Modificación de algunos planos del Suelo Urbano, Alineaciones y del Suelo Urbano Calificación pormenorizada, en sus hojas:

I-10; J-9; J-10, K-8; y K-9.

3.- Creación en los mismos Planos de una hoja que sería la L-9.

4.- Modificación de los folios del Anejo que corresponden a la OI/3 y a la OI/7.

Como meramente indicativos de lo que podría ser el resultado final de nuestra propuesta se incluyen los planos que aclaran el ámbito y alcance de la modificación propuesta, aprovechando la oportunidad para corregir la cartografía de modo que refleje al mismo tiempo la realidad física actual de la infraestructura de transporte que es el Puerto de Alicante.

Alicante, marzo de 2000.

Equipo redactor:

El Director de la Autoridad Portuaria de Alicante,

SERGIO CAMPOS FERRERA
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El Jefe del Departamento de Planificación y Explotación,

JUAN ANTONIO FERRERO MOLL
Ingeniero de Caminos, Canales y Puerto

Puerto de Alicante

Autoridad Portuaria de Alicante

PLANOS