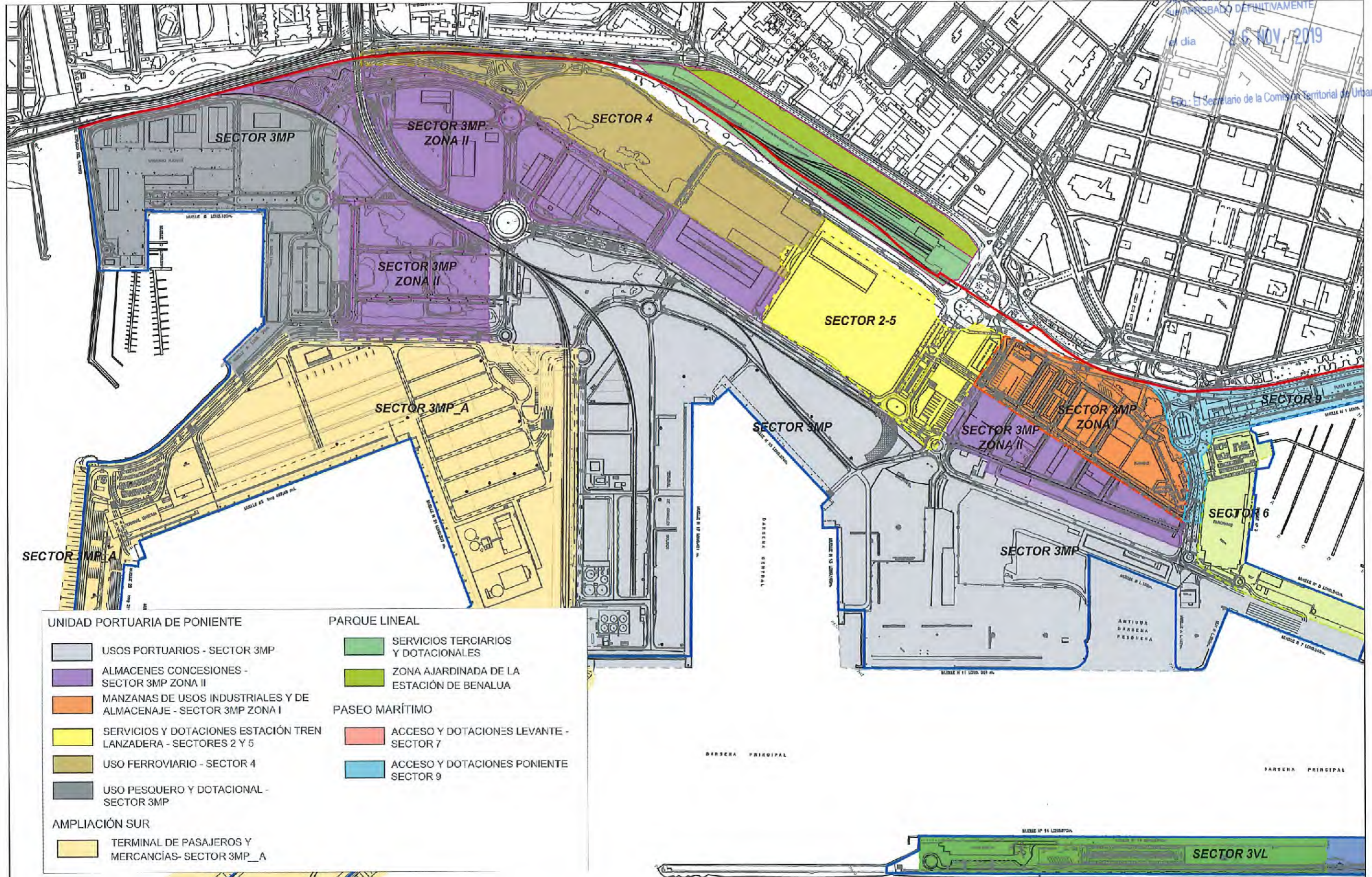


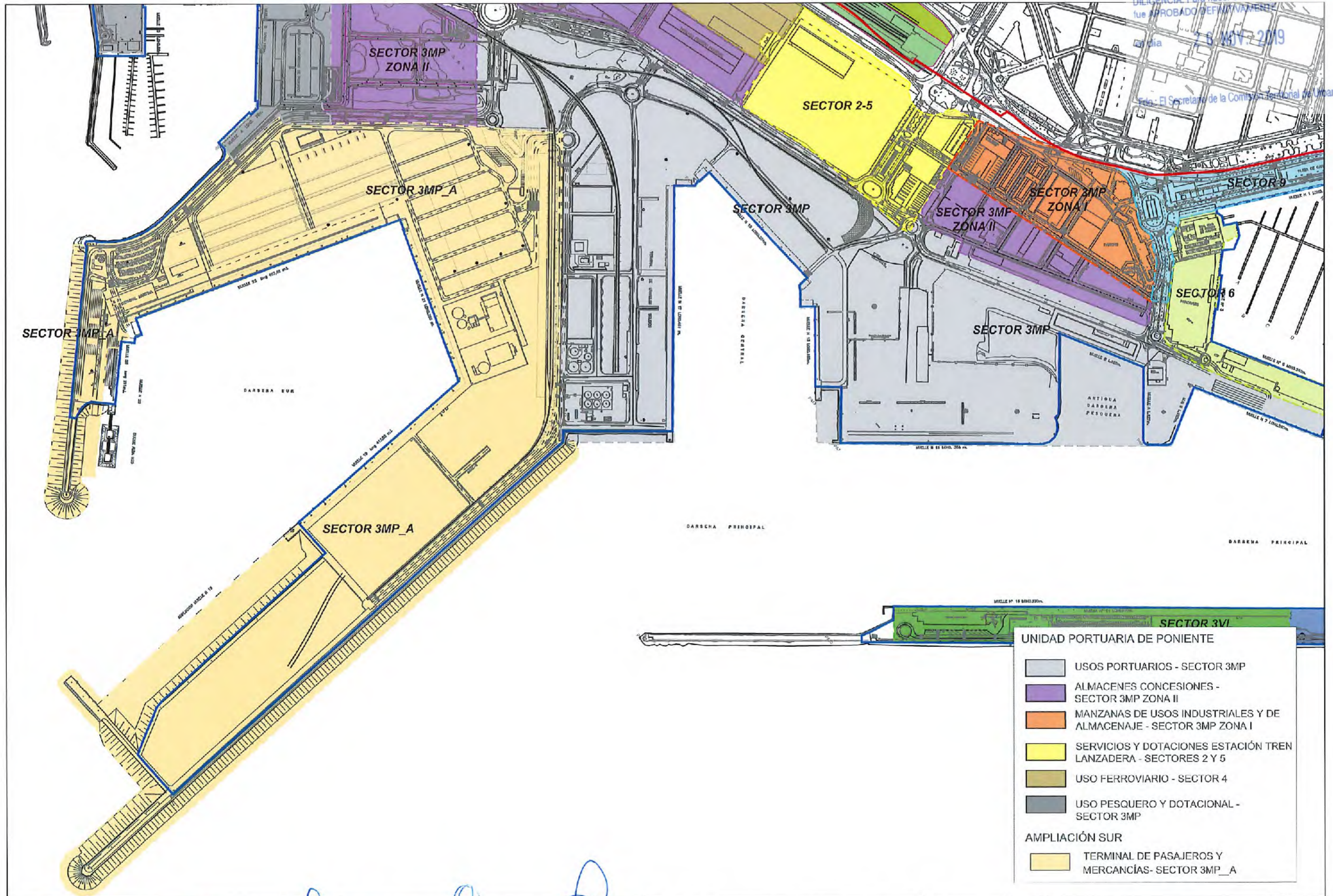
el día 26 NOV 2019

Fdo: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



- | | | | |
|-------------------------------------|---|-----------------------|---|
| UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE | | PARQUE LINEAL | |
| | USOS PORTUARIOS - SECTOR 3MP | | SERVICIOS TERCIARIOS Y DOTACIONALES |
| | ALMACENES CONCESIONES - SECTOR 3MP ZONA II | | ZONA AJARDINADA DE LA ESTACIÓN DE BENALUA |
| | MANZANAS DE USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE - SECTOR 3MP ZONA I | PASEO MARÍTIMO | |
| | SERVICIOS Y DOTACIONES ESTACIÓN TREN LANZADERA - SECTORES 2 Y 5 | | ACCESO Y DOTACIONES LEVANTE - SECTOR 7 |
| | USO FERROVIARIO - SECTOR 4 | | ACCESO Y DOTACIONES PONIENTE SECTOR 9 |
| | USO PESQUERO Y DOTACIONAL - SECTOR 3MP | AMPLIACIÓN SUR | |
| | TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS- SECTOR 3MP_A | | |

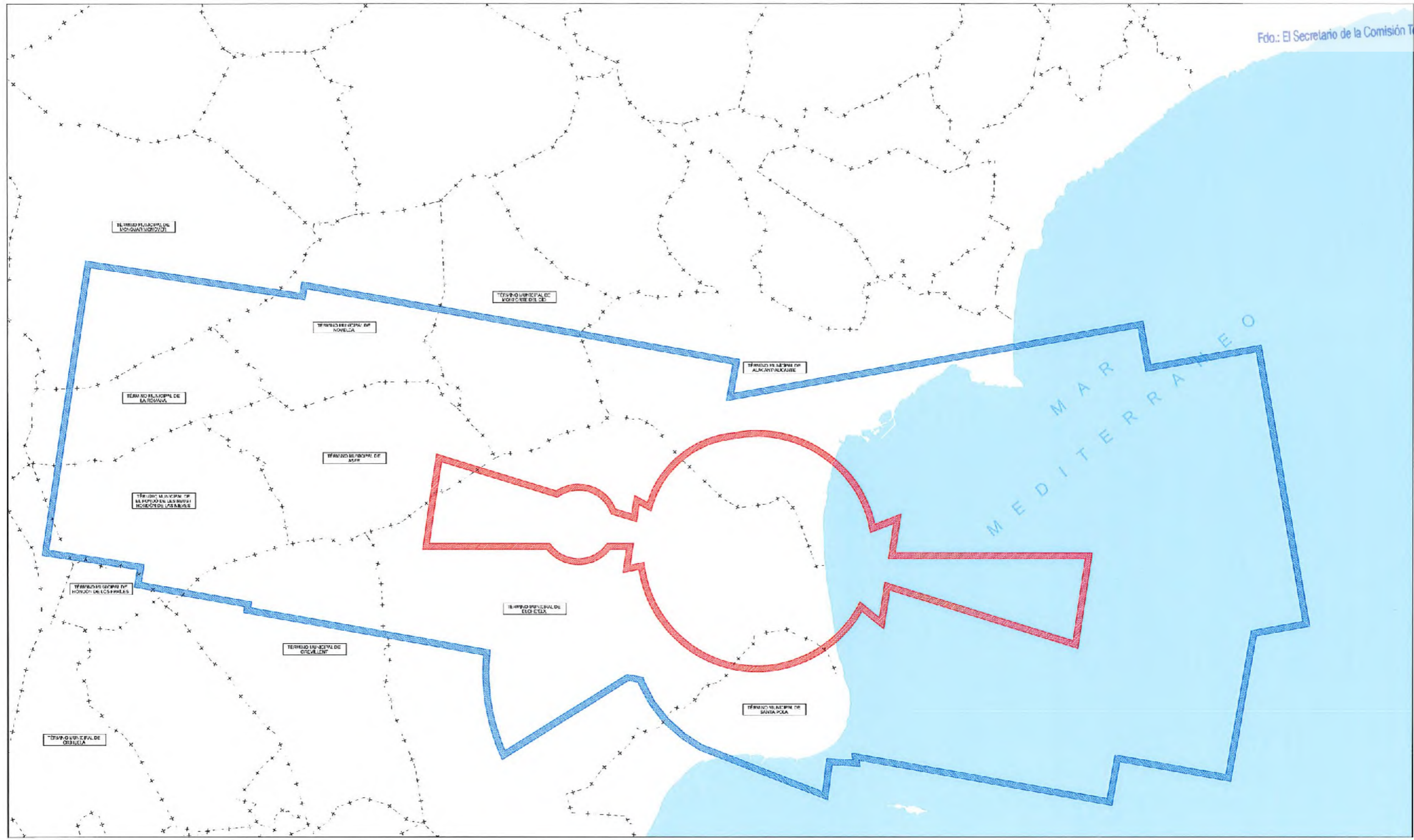
18 JUL 2019
 El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo





- UNIDAD PORTUARIA DE PONIENTE**
- USOS PORTUARIOS - SECTOR 3MP
 - ALMACENES CONCESIONES - SECTOR 3MP ZONA II
 - MANZANAS DE USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE - SECTOR 3MP ZONA I
 - SERVICIOS Y DOTACIONES ESTACIÓN TREN LANZADERA - SECTORES 2 Y 5
 - USO FERROVIARIO - SECTOR 4
 - USO PESQUERO Y DOTACIONAL - SECTOR 3MP
- AMPLIACIÓN SUR**
- TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS - SECTOR 3MP_A

el día 26 NOV. 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



Este documento es una copia de un documento original que se encuentra en el archivo de la Comisión Territorial de Urbanismo. El original es el que debe ser consultado para cualquier duda o aclaración.

- +-- Límite de Municipios
-  Envolvente de Servidumbres de la Operación de Aeronaves
-  Envolvente de Servidumbres de Aeródromo y Radioeléctricas

Proyección UTM, Datum Europeo 1980, Huso 30.
 Datos para el Punto de Referencia del Aeródromo:
 Valor estimado de la declinación magnética para el
 1 de Enero de 2019 $\delta = 6^{\circ} 54'$ Oeste
 La declinación disminuye cada año $6'$
 Convergencia de la cuadrícula $\omega = 1^{\circ} 20' 51''$
 Factor de escala = 1,0001622

| | | | |
|--|---------|--|------------------|
|  SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES MINISTERIO DE TRANSPORTES | |  Aeronave Española y Navegación Aérea | |
| CALCULADO | | DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS | |
| DISEÑADO | | DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AEREA | |
| ELABORADO | | AEROPUERTO DE ALICANTE | |
| PROYECTADO | | PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS | |
| DIFUNDIR | | TÉRMINOS MUNICIPALES | |
| | | AFECTADOS POR LAS SERVIDUMBRES | |
| NÚM. 1 | FOLIO 1 | EDICIÓN V.2 | FECHA Enero 2009 |
| | | ESCALA | SUSTITUYEA |
| | | 1:100.000 (A1) | |



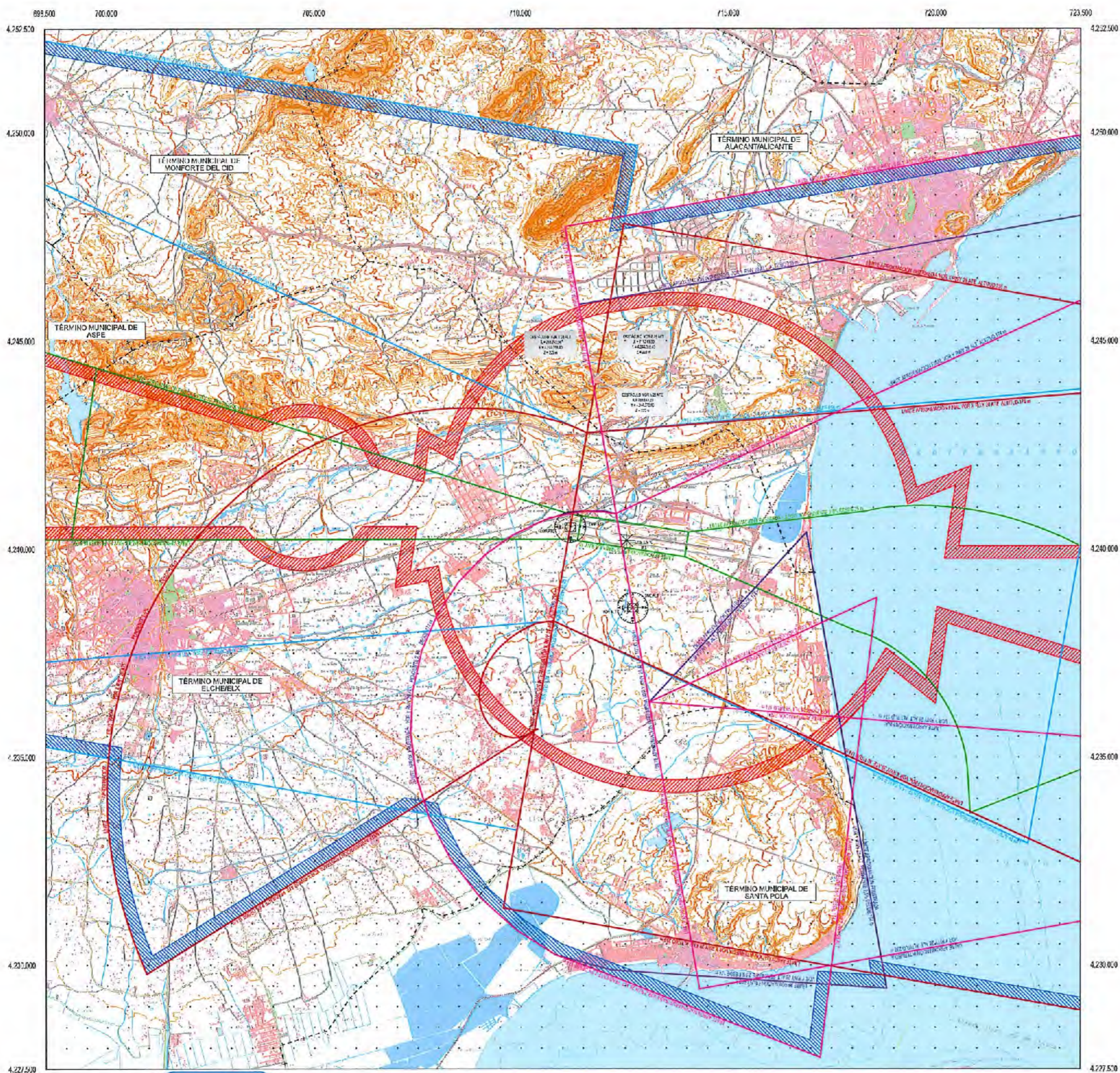
PLANO LLAVL
 1:500.000

LEYENDA

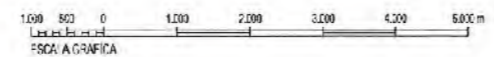
- Envoltorio Servidumbres de Operación de Aeronaves.
- Envoltorio Servidumbres de Aeródromo.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR Y 20 ALT.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR Z 28 ALT.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR 28 ATE.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra VOR 10.
- Servidumbre Correspondiente a la Maniobra I.S. 10.
- Curvas de Nivel Maestras.
- Curvas de Nivel Secundarias.
- Límite Término Municipal.

SIGNOS CONVENCIONALES

- Carreteras**
- Autopista, Autovía
 - Nacional, Autonómicas Troncales
 - Autonómica 2º orden, Autonómica 3º orden y otras.
 - En construcción, Pistas.
 - Vía de urbanización, Estación de servicio.
 - Caminos, Sendas.
 - Vía pecuaria, Calzada Romana.
- Ferrocarrilias**
- Alta velocidad, Electrificado.
 - Vía ancho normal: doble, sencilla.
 - Vía estrecha: doble, sencilla.
 - En construcción, Abandonado.
 - Estación, Túnel, Apeadero.
- Límites de divisiones administrativas**
- Nación, Comandancia Autónoma.
 - Provincia.
 - Línea límite pendiente de acuerdo.
 - Parque Nacional, Parque Natural.
- Hydrografía**
- Curso de agua: permanente, intermitente.
 - Canales, acequias: >3 m, 1-3 m, <1 m.
 - Conducción subterránea, Drenaje.
 - Rombos o albuferas, Curva balnearia.
- Altimetría**
- Curvas de nivel, Auxiliares, Hoya o caprinón.
 - Dreanaje, Terraplén, Vertedero, escanera.
- Signos especiales**
- Condición de combustible: super, suber.
 - Telefónico, Cinta transportadora.
 - Línea eléctrica: >110 kV y <110 kV.
 - Aquecedor, Sifón.
 - Alambrada, Tapia, Muro de contención (dique).
 - Vértice geodésico, Fondon, Rod Oiden interior (ROI).
 - Cantera, Mina, Mina a cielo abierto.
 - Estación espacial, Repelido: Antena.
 - Cueva: natural, Industrial, habitada.
 - Restos arqueológicos, Camiseta, Pileta de tenis.
 - Torre de observación, Depósito de combustible.
 - Molino: de viento, de agua, Faro.
 - Central eléctrica hidroeléctrica, Peñonero, Castillo.
 - Cruz almena, Cementerio, Iglesia y cementerio.
 - Edificio religioso cristiano, Edificio en ruinas, Corral.
 - Edificio: abalado, singular, agrícola o Industrial.
 - Placa de Juras, Monumento.
 - Pozo, Fuente, Manantial.
 - Depósito de agua: olivo, a nivel del suelo, Fiedra.
 - Ureparadora, Estación o sifón, Abrevadero.



Proy. UTM, Datum Europeo 1950, Huso 50.
 Datos para el Punto de Referencia del Aeropuerto
 Valor estacionario de la declinación magnética para el
 1 de Enero de 2009 $\delta = 0^\circ 54'$ Oeste
 La declinación disminuye cada año $6''$
 Convergencia de la meridiana $(\alpha = 1^\circ 30' 51''$
 Factor de escala = 1,000,000



| | | | |
|-------------|-------------|---|-------------------|
| | | | |
| CALCULADO: | | DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA | |
| DIBUJADO: | | AEROPUERTO DE ALICANTE PROYECTA DE MODIFICACIÓN DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS | |
| COMPROBADO: | | SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES | |
| PROYECTADO: | | SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES | |
| DISEÑADO: | | SERVIDUMBRES DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES | |
| HOJA Nº: 2 | PLANO Nº: 3 | EDICIÓN: V.2 | FECHA: Enero 2009 |
| | | ESCALA: 1:50.000 (A ¹) | SISTEMA: 4 |



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DE PUERTO DE ALICANTE

ANEXO I: ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

| | | |
|------------------------------------|---------------------|------------|
| PROMOTOR/AUTOR/AUTORA DE ALICANTE: | | |
| Versión: | | 01 |
| Revisión: | el día 26 NOV. 2019 | 02 |
| Fecha: | | JULIO 2019 |

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

ANEXO I. ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

el día 26 NOV. 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



ALICANTE PORT



Autoridad Portuaria de Alicante



ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº5

PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE

Versión 01 | Revisión 01

Noviembre 2018

el día 26 NOV. 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

ÍNDICE

- 1.- ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.
2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN
3. CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PAISAJE
4. OTRAS NORMAS Y DIRECTRICES DE CARÁCTER PAISAJÍSTICO.
5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
6. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
7. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA
8. PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN
9. CONCLUSIONES.

el día 26 NOV. 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE; | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

1.- ANTECEDENTES Y OBJETIVOS.

La Junta del Puerto de Alicante finalizó la redacción del Plan Especial del Puerto en agosto de 1989, aprobándose definitivamente el 4 de diciembre de 1992. Este Plan es el instrumento de ordenación señalado en el Plan General Municipal de Ordenación Urbana de Alicante (PGMOU) actualmente vigente (aprobado definitivamente el 27 de marzo de 1987) para desarrollar lo previsto en la Operación Integrada/3-Puerto (OI/3), cuyo objetivo principal es compatibilizar el desarrollo y funcionamiento del puerto con su emplazamiento en una situación estratégica de la ciudad.

En marzo de 1998 se redactó la primera modificación del Plan Especial del puerto, dentro del ámbito del sector 6, que fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el 21 de mayo de 1998, y publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 17 de julio del mismo año. El objeto de la modificación consistió en aplicar una tipología de volumetría específica a las edificaciones proyectadas en dicho sector, diferenciando el muelle 3 (zona I) del muelle 5 (Zona II). En la zona I se estableció una ordenación volumétrica con un mayor índice de edificabilidad y ocupación que en la zona II.

Posteriormente, en diciembre del año 2000, se redactó la segunda modificación puntual del Plan Especial del Puerto y su Anexo de homologación del PGMOU, que tuvo por objeto hacer coherente la regulación urbanística del citado Plan con la realidad existente y prevista. Los aspectos principales tratados en dicha modificación se centraron en la incorporación de la nueva dársena pesquera, en la tercera fase del hotel Meliá, en el aparcamiento de Canalejas y en el máximo número de plantas permitidas del aparcamiento en altura que, finalmente, se construyó en la parcela situada junto a la fachada suroeste del edificio de la Autoridad Portuaria de Alicante.

Dicha modificación fue aprobada por resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y transportes el 21 de junio de 2001, y publicada en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana el 8 de noviembre de 2001.

La tercera modificación del Plan Especial se inició en el año 2003 con la adjudicación de las obras de construcción y explotación de la ampliación sur del puerto, y su finalidad fue la de incluir los terrenos ganados al mar como consecuencia de la ejecución de dichas obras. Se aprobó por resolución del Conseller de Territorio y Vivienda el 22 de febrero de 2006, publicándose en el Diario Oficial de la Provincia de Alicante el 24 de abril del mismo año.

Finalmente, la cuarta modificación del Plan Especial se inició en el año 2008, a petición de la Dirección General de la Marina Mercante, con el objeto de adecuar los aspectos urbanísticos necesarios para posibilitar la ampliación de la sede de la Capitanía Marítima de Alicante y permitir, al mismo tiempo, ampliar el uso de oficinas a todo el sector 3MP (manzanas para usos industriales y de almacenaje). Se aprobó por resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda el 11 de junio de 2009, y se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante el 13 de octubre.

Con la actual propuesta de modificación (MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5) se pretende actualizar los usos de dos zonas concretas del Puerto de Alicante: la dársena exterior, en su extremo este, y una parte de la manzana de concesiones para usos industriales y de almacenaje de la unidad de poniente. Con ello, se busca dinamizar estas

superficies que, en estos momentos, presentan una manifiesta falta de actividad y atractivo para la iniciativa privada, debido a la obsolescencia de los usos que les asigna el Plan Especial vigente.

La tramitación de la modificación de Plan está sujeta al artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRILEMM) aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre, y a la Ley 5/2014, de 25 de Julio, de Ordenación del territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (en adelante LOTUP). A tal fin, la Autoridad Portuaria de Alicante inició el trámite previsto en el art. 50 de la LOTUP mediante la presentación, ante el órgano sustantivo, de un borrador de la modificación del plan especial y un documento inicial estratégico.

Como resultado de la misma, la Comisión de Evaluación Ambiental de 25 de octubre de 2018 emitió el Informe Ambiental y Territorial Estratégico "FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la modificación puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente", Informe que fue notificado a la Autoridad Portuaria de Alicante en fecha 31.10.2018.

En el Informe Territorial y Ambiental Estratégico se determinaba, para su aprobación definitiva, lo siguiente:

1. "De acuerdo con el Informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, se elaborará un estudio de integración paisajística que deberá ser informado por dicho Servicio, incorporándose, en su caso, las determinaciones que en el mismo se establezcan a la documentación con eficacia normativa de la modificación del Plan Especial, así como las restantes medidas con incidencia sobre la calidad del paisaje. [...]"

La LOTUP es la norma que regula los Instrumentos de ordenación que están sujetos a evaluación paisajística, estableciendo tres figuras fundamentales para su análisis: los estudios de paisaje, los estudios de Integración paisajística y los programas de paisaje.

Los estudios de paisaje analizan la ordenación urbana y territorial y los procesos que inciden en el paisaje, en los planes sometidos a evaluación ambiental y territorial estratégica, fijando objetivos de calidad paisajística y estableciendo medidas destinadas a su protección, ordenación y gestión. Los estudios de integración paisajística valoran los efectos sobre el carácter y la percepción del paisaje de planes no sometidos a evaluación ambiental y territorial estratégica, así como de proyectos y actuaciones con incidencia en el paisaje y establecen medidas para evitar o mitigar los posibles efectos negativos. Y, por último, los programas de paisaje, que concretan las actuaciones necesarias para garantizar la preservación, mejora y puesta en valor de aquellos paisajes que requieren intervenciones específicas e integradas.

El art. 10, relativo a los criterios de Integración territorial y paisajística de las Infraestructuras, señala que:

"Los planes territoriales, urbanísticos y sectoriales:

- a) Fijarán las reservas de suelo necesarias para facilitar la construcción o ampliación de las infraestructuras supramunicipales. Estas se diseñarán e implantarán considerando la morfología y

el día 26 NOV. 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

permeabilidad del territorio, su integración en el paisaje, su afección a la infraestructura verde, así como la prevención de riesgos naturales e inducidos.

b) Priorizarán la gestión eficaz de las infraestructuras existentes y canalizarán su implantación hacia corredores multifuncionales que compatibilicen aquellas para economizar el consumo de suelo.

Por ello, este estudio de integración paisajística tiene como **objetivo** valorar los efectos sobre el carácter y percepción del paisaje portuario de la modificación número 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, atendiendo a los usos actuales y propuestos.

Al objeto de concretar los aspectos y variables a considerar se utilizará, como referencia, lo señalado en el anexo II de la LOTUP, cuyo contenido es el siguiente:

- a) La descripción y definición del alcance de la actuación y de cada una de sus fases, sus antecedentes y objetivos. Se incluirá documentación gráfica con el ámbito de estudio, así como la localización, implantación en el entorno, ordenación y diseño, tanto de la actuación como de las instalaciones o elementos auxiliares necesarios para su funcionamiento, como accesos o infraestructuras.
- b) El análisis de las distintas alternativas consideradas, incluida la alternativa cero, y una justificación de la solución propuesta, en caso de que se requiera en el procedimiento dicho análisis. Todo ello analizado desde el punto de vista de la incidencia en el paisaje, sin perjuicio del análisis que se efectúe en otros documentos respecto a otras materias sectoriales.
- c) La caracterización del paisaje del ámbito de estudio, mediante la delimitación, descripción y valoración de las unidades de paisaje y los recursos paisajísticos que lo configuran, previa definición del mismo. En caso de existir estudios de paisaje aprobados, se recogerá la caracterización realizada en ellos, concretándola y ampliándola, si es el caso, para el ámbito definido.
 - c.1) El ámbito de estudio se definirá conforme al procedimiento establecido en el apartado b.1 del anexo I, debiendo abarcar las unidades de paisaje comprendidas total o parcialmente en la cuenca visual de la actuación.
 - c.2) Se entenderá como cuenca visual de la actuación el territorio desde el cual ésta es visible, hasta una distancia máxima de 3.000 m, salvo excepción justificada por las características del territorio o si se trata de preservar vistas que afecten a recorridos escénicos o puntos singulares. Para su determinación serán de aplicación las técnicas a las que se refiere el apartado c) del anexo I.
 - c.3) El valor y la fragilidad del paisaje se determinarán conforme a lo expuesto en el apartado b.4 del anexo I. Las conclusiones de la integración paisajística y la compatibilidad visual se justificarán para cada unidad de paisaje y recurso paisajístico, relacionando las respectivas fragilidades y objetivos de calidad fijados, con la calificación de los impactos previstos: sustanciales, moderados, leves e insignificantes, según sea su escala, efecto, incidencia, duración, permanencia e individualidad.

d) La relación de la actuación con otros planes, estudios y proyectos en trámite o ejecución en el mismo ámbito de estudio. Así como con las normas, directrices o criterios que le sean de aplicación, y en especial, las paisajísticas y las determinaciones de los estudios de paisaje que afecten al ámbito de la actuación.

e) La valoración de la integración paisajística de la actuación a partir de la identificación y valoración de sus efectos en el paisaje, mediante el análisis y valoración de la capacidad o fragilidad del mismo para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajístico ni impedir la percepción de los recursos paisajísticos. Se justificará el cumplimiento de las determinaciones de los instrumentos de paisaje de aplicación o, en su defecto, se clasificará la importancia de los impactos paisajísticos como combinación de su magnitud y de la sensibilidad del paisaje, determinada por aspectos como la singularidad de sus elementos, su capacidad de transformación y los objetivos de calidad paisajística para el ámbito de estudio.

f) La valoración de la integración visual de la actuación a partir del análisis visual del ámbito, mediante el estudio y valoración de la visibilidad de la actuación, las vistas hacia el paisaje desde los principales puntos de observación, los cambios en la composición de las mismas y los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente. Se identificarán y clasificarán los impactos visuales, en función de la compatibilidad visual de las características de la actuación, el bloqueo de vistas hacia recursos paisajísticos de valor alto o muy alto y la mejora de la calidad visual del paisaje.

g) Las medidas de integración paisajística necesarias para evitar, reducir o corregir los impactos paisajísticos y visuales identificados, mejorar el paisaje y la calidad visual del entorno o compensar efectos negativos sobre el paisaje que no admitan medidas correctoras efectivas.

h) Los resultados y conclusiones de la valoración de la integración paisajística y visual, justificados mediante técnicas gráficas de representación y simulación visual del paisaje que muestren la situación existente y la previsible con la actuación propuesta antes y después de poner en práctica las medidas propuestas.

i) En su caso, el programa de implementación que defina, para cada una de las medidas, sus horizontes temporales, una valoración económica, detalles de realización, cronograma y partes responsables de ponerlas en práctica.

j) Las medidas de integración paisajística y el coste del programa de implementación se incorporarán al plan o proyecto como parte del mismo.



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

2. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

El ámbito de la modificación núm. 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante se concreta en dos sectores diferenciados: la Dársena Exterior, en su extremo Este, y sobre la manzana de concesiones situadas en la zona de poniente del Puerto. El objeto de la misma es dotar de nuevos usos urbanísticos a los ámbitos señalados.

Identificación de las áreas donde se plantea la modificación de planeamiento



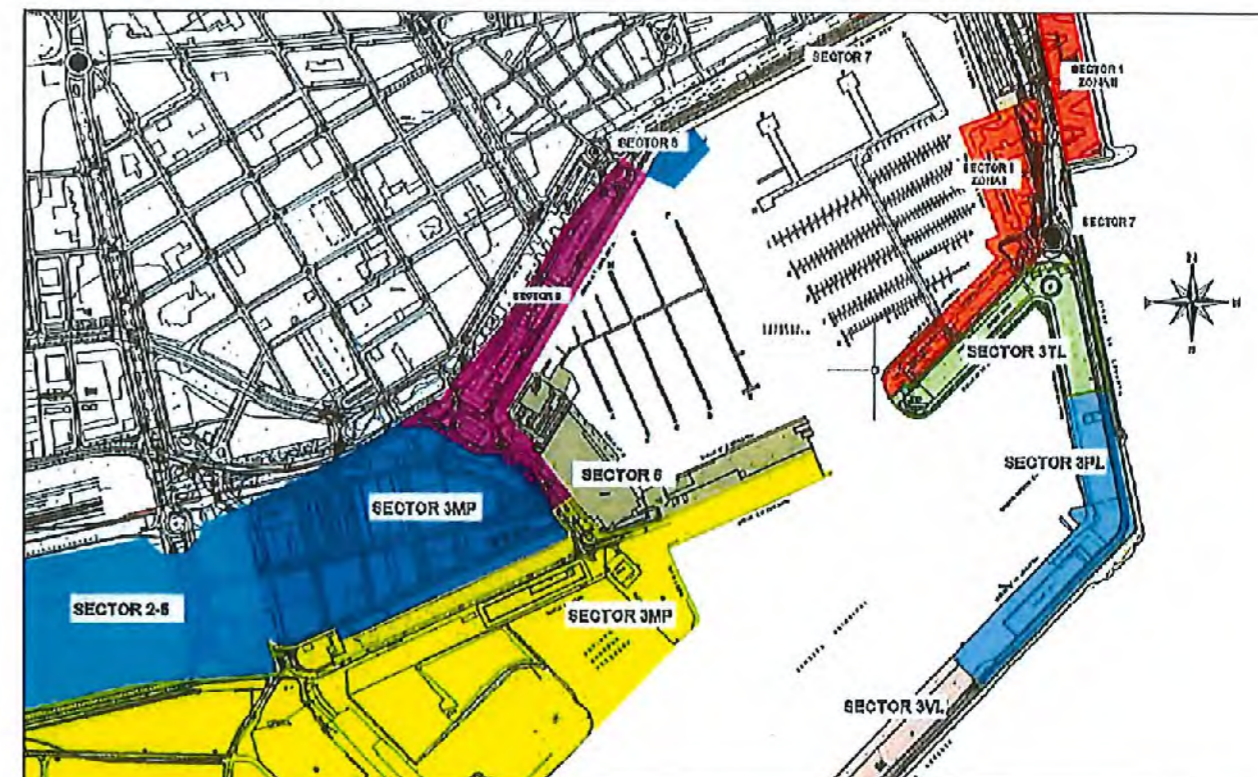
Zona 1.- DÁRSENA EXTERIOR ESTE.

Los sectores de la unidad de Levante sobre los que se pretende actuar corresponden al 3TL y 3PL del vigente Plan Especial del Puerto de Alicante, quedando, este último, separado del 3VL que es donde se desarrolla el tráfico de cruceros turísticos, principalmente.

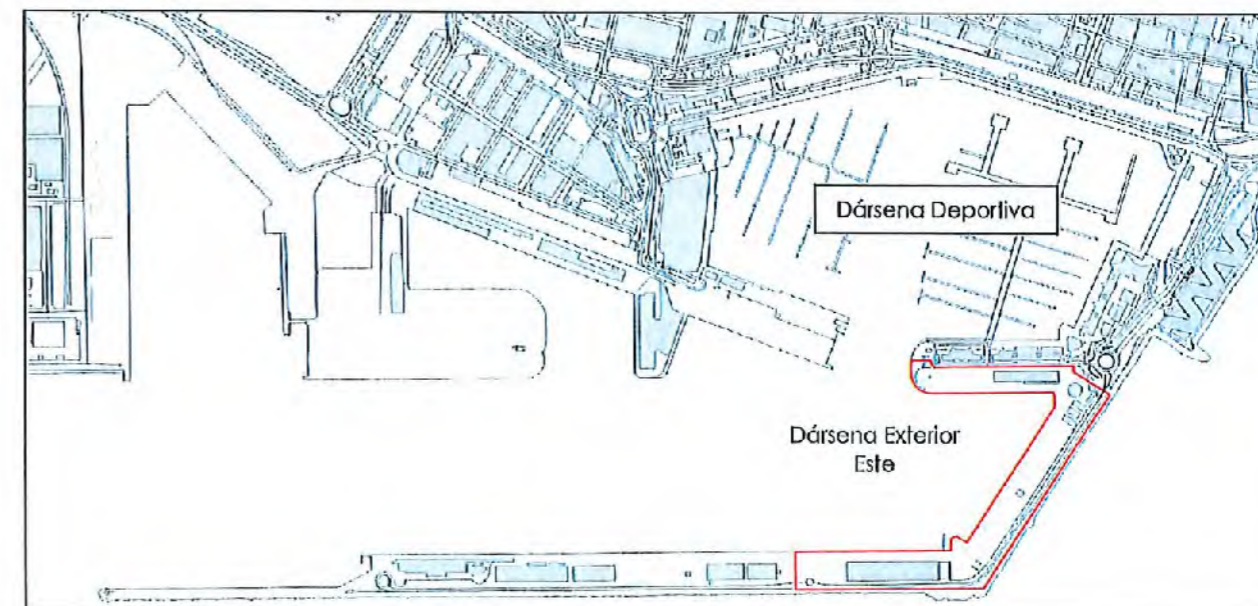
El sector 3TL se localiza en los muelles 10 y un primer tramo del muelle 12, y tiene asignado en el Plan Especial vigente el uso de terminal de pasajeros y de transbordadores. Los sectores 3PL (continuación del muelle 12 y un tramo del muelle 14) y 3VL (segundo tramo del muelle 14), tienen signado el uso de posible dársena pesquera y de muelle de visitantes, respectivamente.

La modificación propuesta pretende extender y regularizar el uso náutico-deportivo actualmente existente en la dársena deportiva y zona Volvo a los sectores 3TL y 3PL.

PLAN ESPECIAL VIGENTE (Zona Dársena Exterior Este)



Propuesta: Nuevos usos para actividades náutico-deportivas



el día 26 NOV. 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

| USOS DE LA ZONA DÁRSENA EXTERIOR | | |
|--|---|---|
| Alternativa 0 (Situación vigente) | Usos actuales de referencia (entorno directo): | Modificación puntual núm. 5 del Plan Especial |
| Sector 3TL (MUELLES 10-12) | ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE Instalaciones de apoyo en tierra de levante (Sector 1 PDDP, Zona I) | UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL) |
| ESTACIÓN TERMINAL DE PASAJEROS Y TERMINAL DE TRANSBORDADORES | ESTACIONAMIENTOS. Obligatorios en semisótano con un mínimo de 150 plazas de nueva construcción. Opcionales en superficie. | ESTACIONAMIENTOS. En semisótano y en superficie. |
| Sector 3PL (MUELLES 12-14) | ARTESANÍA. Se permiten actividades de los siguientes tipos: - Talleres domésticos o de explotación familiar sin carácter industrial y siempre que estén vinculados a la planta baja. Podrán tener servicio al público. - Talleres de artesanía. | PRODUCCIÓN ARTESANAL. Incluidas las actividades de obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales. |
| POSIBLE DÁRSENA PESQUERA EN LA DÁRSENA EXTERIOR | COMERCIAL. Se define como uso comercial el que corresponde a locales de servicio al público o destinados a la compraventa al por menor. | COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> Comercial: compraventa al detalle. Servicios personales y de hostelería. Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical. |
| | OFICINAS. Incluidos en este uso aquellos donde predominen las actividades administrativas o burocráticas de carácter público o privado, vinculadas a la actividad comercial autorizada. La superficie asignada a este uso no podrá rebasar el 25% de la total edificada en esta zona. | OFICINAS: Incluidas en este uso, principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado. |
| | HOSTELERO. En cualquiera de sus tipos, incluido hotelero, siempre que éste último no rebase el 25% del total de la superficie edificada en esta zona. | |
| | 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 Clubes sociales para las Sociedades Deportivas. Locales para la instalación de escuelas náuticas, incluyendo dependencias federativas. | NÁUTICO-DEPORTIVO: Edificaciones de apoyo en tierra necesarias para las actividades náutico-deportivas, incluyendo clubes sociales para las sociedades deportivas, y locales para la instalación de escuelas náuticas, incluyendo dependencias federativas. | |



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|-------------------|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

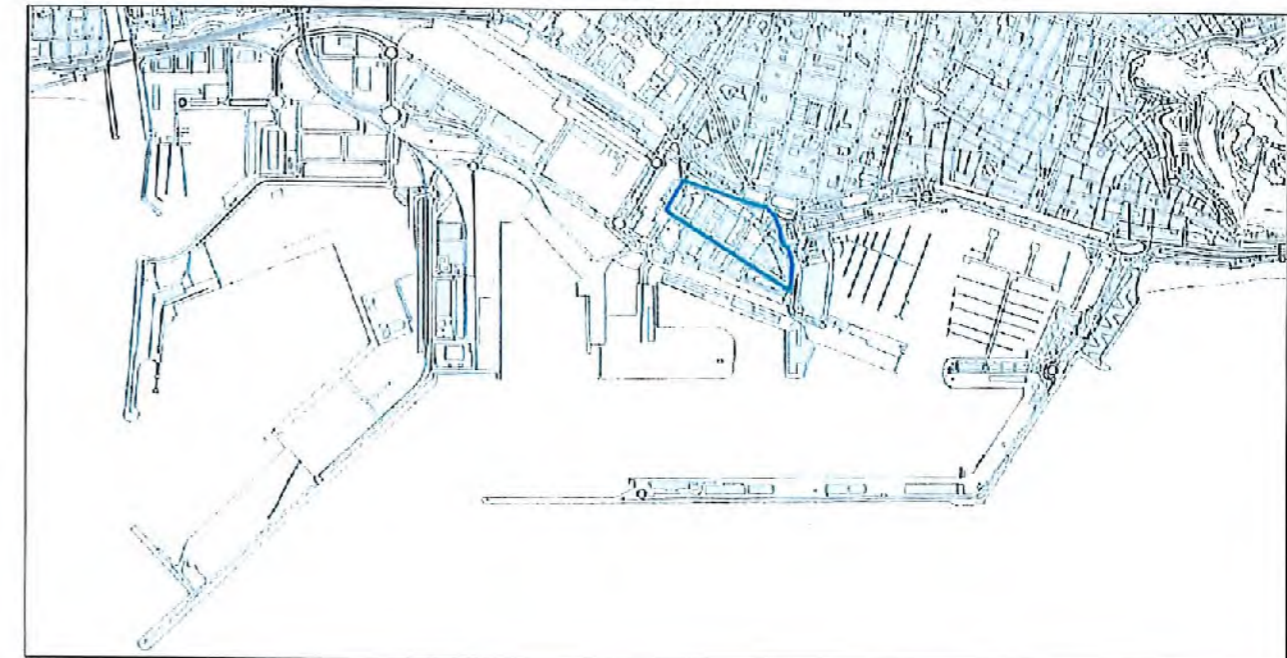
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Zona 2.- MANZANA DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAJE.

La otra zona donde se pretende actuar se encuentra en la unidad portuaria de Poniente. Se trata de una parte de la superficie que conforma el "sector 3MP manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje". Dentro de este sector, se contemplan dos zonas claramente diferenciadas: La primera, más hacia el Suroeste, cercana al barranco de las Ovejas, es un espacio en el que se concentran instalaciones con usos relacionados con las actividades logísticas del puerto (Zona de Actividades Logísticas); la segunda, localizada frente a la Avenida de Loring (zona Noroeste), es parcialmente el ámbito sujeto a modificación. Dispone de instalaciones industriales pertenecientes a concesionarios del puerto, edificios administrativos, como es el caso de las oficinas de la propia Autoridad Portuaria y la sede de la Capitanía Marítima, el barrio Hellodoro Madrona, un parking en altura y la estación de autobuses que da servicio a la ciudad de Alicante.

El objetivo propuesto para esta zona a través de la modificación consiste en ampliar los usos en el ámbito propuesto con el fin de adecuarla a la nueva realidad del puerto, manteniendo, al mismo tiempo, su funcionalidad actual. Para ello se mantienen los Industriales y de almacenaje, y se amplía a usos terciarios



| USOS DE LA ZONA D'ARSENA EXTERIOR | |
|--|--|
| Alternativa 0 (Situación vigente) | Modificación puntual núm. 5 del Plan Especial |
| USOS PERMITIDOS Complementarios o auxiliares (artículo 94.1 de la Ley 48/ 2003, de 26 de noviembre) de conformidad con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de Alicante aprobado mediante ORDEN FOM 2491/2006, de 19 de julio. | |
| Manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje (Sector 3MP del PDDP) | Manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje, ZONA I |
| PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97). | PRODUCCIÓN INDUSTRIAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos industriales. |
| ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97). | ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Guarda y depósito de bienes y productos, así como su venta y distribución a terceros. |
| TALLERES DE REPARACIÓN. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97). | TALLERES DE REPARACIÓN. Reparación o restauración de objetos, máquinas y equipo. |
| PRODUCCIÓN ARTESANAL. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art. 97). | PRODUCCIÓN ARTESANAL. Obtención y/o transformación de productos mediante procesos no industriales. |
| ESTACIONAMIENTO. EN SEMISÓTANO, EN ALTURA Y EN SUPERFICIE. | ESTACIONAMIENTO. En semisótano, en altura y en superficie. |
| USOS TERCIARIOS DE OFICINAS. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (art.96) | OFICINAS. Principalmente, la prestación de servicios administrativos, técnicos, financieros, de asesoramiento, gestión y similares, de carácter público o privado. |
| | COMERCIO. Por la naturaleza de la actividad, se incluyen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comercial: compraventa al detalle. ▪ Servicios personales y de hostelería. ▪ Salas de reunión de cualquier tipo, incluso con ambientación o amenización musical. ▪ Salas de cine, teatros, salas de conferencias, salas de exposiciones y otras análogas. |
| | DEPORTIVO: Actividades deportivas relacionadas con el ocio y bienestar, como gimnasios y pistas deportivas, balnearios, etc. |
| | DOTACIONAL DE TRANSPORTES: Instalaciones destinadas a estación de autobuses. |



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|-------------------|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

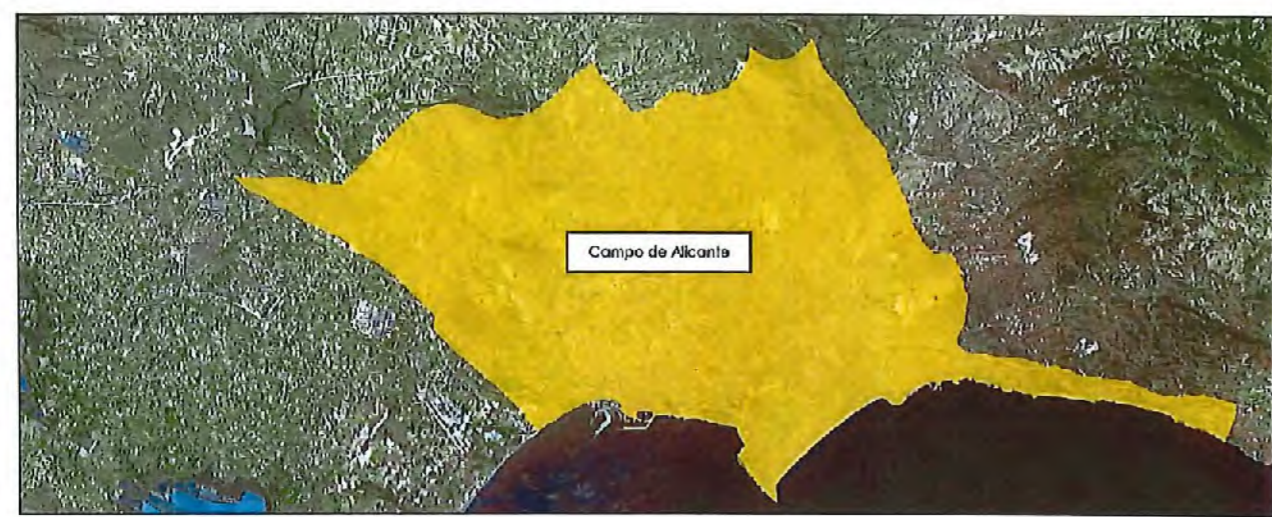
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

3. CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DEL PAISAJE

A escala regional el Puerto de Alicante se localiza dentro de la Unidad de Paisaje "Campo de Alicante", perteneciente a los llanos y glacis litorales y prelitorales del subtipo mediterráneo (Fuente: Atlas de los Paisajes de España, publicado en el año 2004 por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente).

El Atlas de los Paisajes de España es una primera caracterización del Convenio Europeo del Paisaje. En él se realiza por primera vez una cartografía general y un análisis y valoración del conjunto de los paisajes españoles con el objetivo de servir de marco para otros estudios del paisaje a escala regional y local.



En el entorno de la dársena deportiva se han venido celebrando eventos náutico-deportivos y sus complementarios o auxiliares, como la celebración de las salidas de la regata Volvo Ocean Race (VOR). Dicho ámbito supone la continuidad del uso terciario inmediatamente contiguo.

A escala local, el Puerto de Alicante es una unidad paisajística única, compuesta por el conjunto de toda la infraestructura portuaria, en la que podemos diferenciar dos subzonas; por un lado, la zona norte, donde se desarrollan fundamentalmente actividades náutico-deportivas y terciarias, en general abiertos y accesibles al público, y la terminal de cruceros; por otro, la zona centro y sur, donde se llevan a cabo las actividades comerciales y de intercambio intermodal de mercancías, así como todas otras actividades complementarias vinculadas al tráfico marítimo, donde se localiza el área de acceso restringido y se concentran las actividades propias de un puerto comercial de carácter estatal.



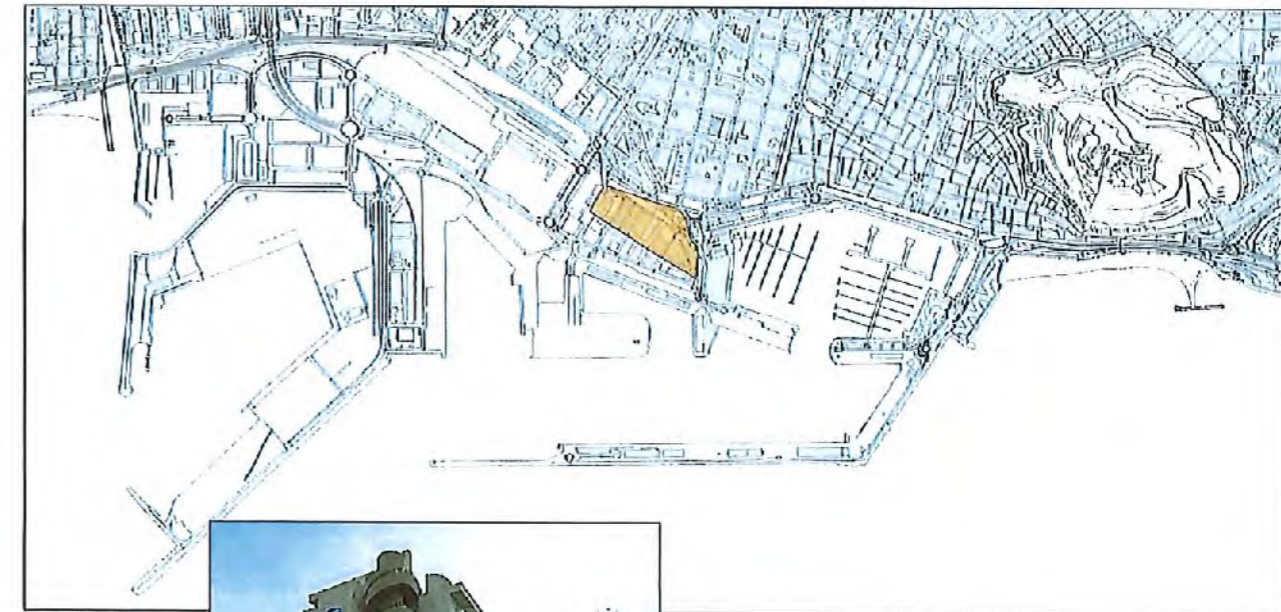


MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a la zona de poniente, cuyos usos actuales están destinados a almacenes y concesiones, se localizan los edificios de la Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima, el Centro de Negocios y la estación de autobuses, así como algunos almacenes, solares vacantes y el barrio de Hellodoro Madrona. Este ámbito limita con el vial del Muelle de Poniente al NE (Real Club de regatas y C.C. Panoramis), al E (vial interno portuario), al W con el edificio del Instituto Social de la Marina (ISM), y al NW con la avenida de Loring.





MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

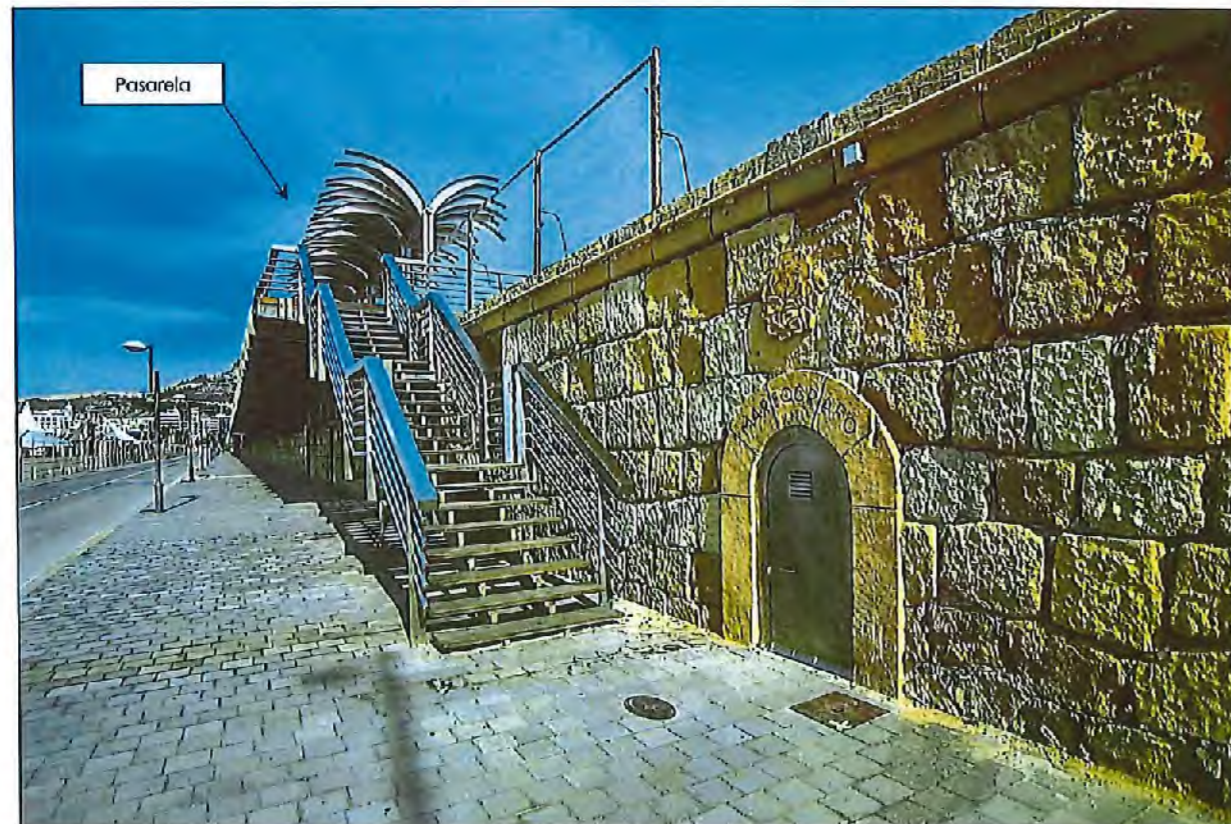
ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a los recursos paisajísticos visuales, culturales y/o científicos de interés en el entorno que puedan resultar relevantes, además del Castillo Santa Bárbara localizamos en la zona de levante el edificio de la aduana y la actual dársena deportiva, estando ambos fuera del ámbito de la modificación. Dentro del ámbito directo, se identifica como hito relevante los **mareógrafos 1 y 2 de Alicante**, localizados en los muelles 10 y 12 del Puerto.

El origen de la red de mareógrafos surge de la necesidad de determinar la altitud de una señal principal que serviría como origen de altitudes para el Mapa Topográfico Nacional. Con este fin se eligió el puerto de Alicante como lugar para obtener el Nivel Medio del Mar, cuyo valor determinó el datum de altitud para la Red de Nivelación de Alta Precisión.

En marzo de 1874 se interrumpieron las observaciones sobre la regla de mareas y se iniciaron las medidas del primer mareógrafo de registro continuo que funcionó en España. Mediante los itinerarios de nivelación de precisión se fueron trasladando valores de altitud a las líneas que formaron la primera Red de Nivelación de Precisión del país. En 1950 se instala en La Coruña otra estación mareográfica, ampliándose la red en años sucesivos con una segunda estación en Alicante, y otras ubicaciones.

En la actualidad, la red de mareógrafos del IGN consta de nueve estaciones operativas a lo largo de toda la costa peninsular e Islas Canarias: Alicante 1, Alicante 2, Cartagena, Almería, La Coruña, Santa Cruz de Tenerife, Puerto de la Cruz, Los Cristianos, Puerto del Rosario.



Localización de los mareógrafos Alicante 1 y 2





MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a otros recursos de carácter patrimonial, tras la revisión realizada de la Información relativa a la protección del patrimonio arquitectónico en diversos ámbitos de la ciudad de Alicante, se ha constatado que en el antiguo Plan Especial de Edificios Protegibles (APA/4), aprobado el 21 de diciembre de 1982, no aparece ningún elemento patrimonial que se encuentre en el ámbito del puerto de Alicante, si bien es cierto este Plan Especial específico de los edificios constituye, junto con el Plan Especial del Casco Antiguo, de 1979, un Catálogo del mismo, al contener la mayor parte de los edificios de la ciudad susceptibles de ser protegidos.

Actualmente, para la protección arqueológica y patrimonial de la ciudad de Alicante, se está haciendo uso de las fichas de inventario de yacimientos arqueológicos del municipio que se pueden consultar en la web de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport. En base a los yacimientos que allí se relacionan, ya sean BIC (Bien de Interés Cultural), BRL (Bien de Relevancia Local) o AVA (Área de Vigilancia Arqueológica), se regulan a nivel urbanístico las obras que pueden afectar a sitios arqueológicos o edificios de especial interés, aplicando, asimismo, el artículo 62 de la ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, que en su apartado 1 hace referencia a que el promotor de las obras deberá aportar al correspondiente expediente un estudio previo sobre los efectos de las obras proyectadas en inmuebles comprendidos en zonas o áreas de protección arqueológica, así como, en general, en todos aquellos en los que se conozca o presuma fundadamente la existencia de restos arqueológicos.

En los citados Inventarios de la Generalitat Valenciana no hay referencia alguna a elementos patrimoniales que se encuentren en el ámbito del Puerto de Alicante objeto de esta modificación.

VALORACIÓN DEL PAISAJE. -

Para la valoración del valor paisajístico (VP), entendido como el valor asignado a cada unidad y recurso definidos en función de su caracterización y de su visibilidad, se utilizará la siguiente expresión:

$$VP = [(C + P)/2] \times V$$

El valor de "P" se podrá obtener a partir de las aportaciones recibidas, en su caso, por las aportaciones realizadas durante la fase de exposición pública. Ambos valores, "C y P", se califican cualitativamente conforme a la siguiente escala: muy bajo (MB), bajo (B), medio (M), alto (A) y muy alto (MA).

La visibilidad del paisaje se determinará mediante la identificación de los recorridos escénicos y que se calificarán como principales o secundarios en función del número de observadores potenciales, de la distancia y de la duración de la visión, y la determinación del coeficiente de ponderación del valor de las unidades y de los recursos paisajísticos en función de su visibilidad, o coeficiente de visibilidad (V).

A efectos de determinar la visibilidad del paisaje, el análisis visual se realizará a partir de los puntos de observación, hasta distancias baja (500 m), media (1.500 m) y alta (más de 1.500 m y hasta 3.000 m, o superior) y distinguiendo las zonas visibles desde los mismos o cuencas visuales, de las no visibles, mediante técnicas informáticas sobre cartografía y apoyo de campo, y deberá documentarse con imágenes fotográficas panorámicas. El factor escala es fundamental para ajustar el análisis, lo que motivaría que analizar la visibilidad a radios mayores de 1.500 m, no resultara necesario por la escasa incidencia visual.

Puntos de observación inicialmente considerados:

- Avenida de Loring
- Avenida Julio Guillén Tato¹
- Avenida del Conde de Vallediano (zona del paseo marítimo y Explanada)
- Castillo Santa Bárbara

En el caso del ámbito y entorno de la dársena deportiva, los puntos principales de observación se concentran fundamentalmente en el paseo marítimo (junto a la Explanada) y el Castillo Santa Bárbara, siendo este último el relevante dado desde el paseo marítimo no es visible el ámbito de actuación. Secundariamente, el vial de acceso a la zona donde se localiza el museo Volvo y hotel Mellá, dan acceso visual al mismo, pero carece de relevancia.

Respecto a la manzana destinada actualmente a concesiones y almacenamiento, la visibilidad es muy reducida, concretándose en la Avenida de Loring, la cual se trata de una de las vías que soportan buena parte del tráfico de la ciudad. Desde el Castillo de Santa Bárbara, únicamente son apreciables las cubiertas de las edificaciones y el edificio del Centro de Negocios, que se sitúa en primer plano desde ese ángulo visual.

¹ La ocupación por embarcaciones de la dársena interior, junto con las edificaciones existentes en los muelles 5 y 8, impiden la accesibilidad visual a la dársena exterior, situación que se repite en el Paseo del Conde de Vallediano.



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

| Selección de los puntos de observación | ACCESIBILIDAD VISUAL | |
|--|----------------------|---------------------|
| | Dársena Exterior | Manzana Concesiones |
| Castillo de Santa Bárbara | Muy Alta | Baja |
| Avenida de Loring | - | Alta |

En consecuencia, se considerarán ambos puntos de observación para valorar la perspectiva de cada subunidad, es decir, qué características tiene cada ámbito teniendo en cuenta la tipología del observador. Así, podemos determinar que el entorno de la dársena deportiva es la que concentra el mayor ratio e importancia de potenciales observadores, por concentración de la actividad turística, mientras que las manzanas de almacenamiento son de ámbito muy localista, con profundidad visual muy limitada, y de entorno propio de ámbito portuario comercial.

Estos parámetros se determinan a partir de un análisis semicuantitativo a partir de dos componentes principales: por una parte, la *visibilidad desde los principales puntos de observación* (Importancia del punto de Observación, "IO"), la cual tiene en cuenta el trazado respecto a la zona de intervención, la dirección visual predominante (dirección relativa del observador), la profundidad y amplitud de la visual (accesibilidad visual), y el tiempo de observación estimado; y por otra, se tiene en cuenta el *tipo y cuantía de los observadores*, donde se diferencia en función de la importancia relativa del impacto visual y su relevancia localista o regional. Así, de acuerdo a los parámetros descritos, se obtiene un intervalo de valores que son transformados a una escala de 1 a 5 (desde muy baja a muy alta, respectivamente).

Según la calificación de los puntos de observación y de las zonas visibles desde éstos (rango de visibilidad analizado), el análisis visual se complementa en la siguiente calificación de los espacios analizados:

- zonas de máxima visibilidad, si son muy accesibles visualmente desde algún punto de observación principal;
- zonas de visibilidad media, si son visibles desde más de la mitad de los puntos de observación secundarios y/o bien presentan alguna limitación visual desde un punto de observación principal;
- zonas de visibilidad baja, si son visibles desde menos de la mitad de los puntos de observación secundarios y/o bien presentan obstáculos visuales evidentes desde un punto de vista principal o únicamente son apreciables de forma sesgada (parcialmente);
- y terrenos en sombra, si no son visibles desde ninguno de los puntos de observación considerados.

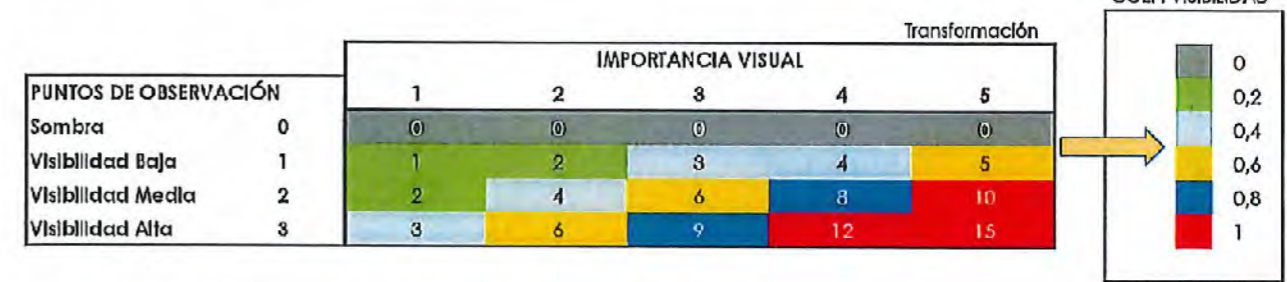
Teniendo en cuenta este criterio, la ponderación de la *visibilidad desde los puntos de observación* ("VO") sería la siguiente:

| Zonas de sombra | Visibilidad Baja | Visibilidad Media | Máxima Visibilidad |
|-----------------|------------------|-------------------|--------------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 |

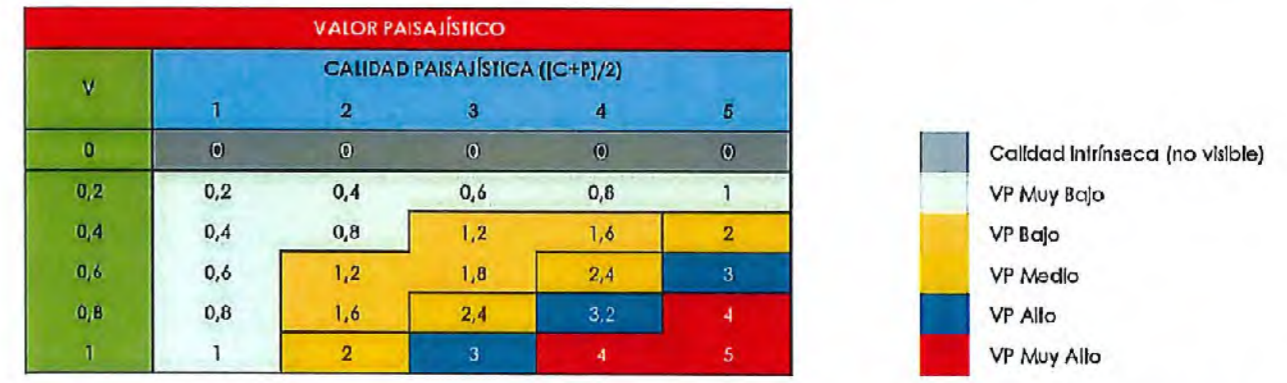
El *coeficiente de visibilidad (V)* tiene por finalidad trasladar la calificación cualitativa de la visibilidad del territorio a términos cuantitativos, de forma que resulta del producto de los dos componentes anteriores de acuerdo al siguiente operador:

$$V = IO \times VO$$

El intervalo de valores que se obtiene oscila entre los 0 y 15 puntos relativos. El Anexo I de la LOTUP determina que el coeficiente de visibilidad debe ser un número racional comprendido en el intervalo [0 y 1], por lo que se establece la siguiente transformación:



Asignando los valores de Muy Bajo (1), Bajo (2), Medio (3), Alto (4) y Muy Alto (5) a la valoración e introduciendo el coeficiente de visibilidad [0 a 1], el resultado oscila entre valores de 0 y 5. Así, se obtiene finalmente el *valor paisajístico (VP)* de acuerdo al siguiente cuadro:



La valoración de la integración paisajística de la actuación se realiza a partir de la identificación y valoración de sus efectos en el paisaje, mediante el análisis y valoración de la capacidad o fragilidad de éste para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajístico ni impedir la percepción de los recursos paisajísticos. Se justificará el cumplimiento de las determinaciones de los instrumentos de paisaje de aplicación o, en su defecto, se clasificará la importancia de los impactos paisajísticos como combinación de su magnitud y de la sensibilidad del paisaje, determinada por aspectos como la singularidad de sus elementos, su capacidad de transformación y los objetivos de calidad paisajística para el ámbito de estudio.

La *Fragilidad del Paisaje (FP)* es el parámetro que mide el potencial de pérdida de valor paisajístico (VP) debida a la alteración del medio si se desarrolla la actuación analizada. Pretende determinar el efecto de los cambios de uso del suelo. Por ello, esta vulnerabilidad está relacionada, fundamentalmente, con la *calidad intrínseca* (propiedad y función inherente del espacio y usos a los que está destinado en la actualidad), y su visibilidad en relación a su *orientación* (solanas y umbrías) y a su *exposición visual* (posición respecto a su pendiente y puntos de observación principales). Se



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|---|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

pueden considerar otras variables a incorporar a este análisis, pero las indicadas son las que recogen la mayor parte de la variabilidad acumulada.

La calidad intrínseca se determina por evaluación a partir de visitas sobre el terreno y corresponde a la calidad propia del espacio sin que por ello medie una condición de visibilidad por parte de un observador. Normalmente se le dota de mayor valor a aquellos espacios que presenten de mayor naturalidad y menos a los antropizados, si bien pueden introducirse ajustes al alza o a la baja en función del contexto en que se encuentra hasta en un grado (ajustes introducidos en paisajes íntegramente naturales, rurales o urbanos). Su evaluación se realiza igualmente estableciendo 5 grados de calidad intrínseca: Muy Baja, Baja, Media, Alta o Muy Alta.

En el caso de la exposición, se considera que las solanas son mucho más frágiles que las umbrías. La insolación de los rayos solares provoca que las solanas sean mucho más visibles que las umbrías, y por lo tanto una actuación en dicha exposición será mucho más importante que en una umbría. El relieve en solana presentará mayor fragilidad que en umbría, por lo que se diferencian estas cuatro exposiciones distintas:

Umbría: 292°5' a 67°5'; Media umbría: 67°5' a 112°5'; Solana: 112°5' a 247°5'; y Media solana: 247°5' a 292°5'.

En los casos de superficies llanas, la orientación es un factor irrelevante y no se considera un factor limitante de análisis.

Respecto a la exposición visual, la pendiente es directamente proporcional a la inclinación del terreno, de forma que un terreno con mayor pendiente es mucho más visible desde puntos más remotos que uno de pendiente casi nula, ya que no existen zonas que situadas entre el observador y los puntos más remotos del monte, sirvan de barrera visual. Se clasifica la pendiente en 5 niveles:

(P<5%; 5%<P<10%; 10%<P<20%; 20%<P<30%; y P>30%)

Se considera que cada variable tiene un peso específico distinto en su aportación para la determinación de la fragilidad, de forma que la expresión utilizada para su estimación es la siguiente:

$$\text{Fragilidad Paisajística (FP)} = 4 \text{ CI (Calidad Intrínseca)} + 3 \text{ P (Pendiente)} + \text{O (Orientación)}$$

En aquellos casos en los que se trate situaciones preexistentes (actuaciones ya ejecutadas o fase avanzada de desarrollo), podrá omitirse el proceso de ponderación y emitirse directamente un dictamen de acuerdo a los rangos señalados, incorporando reportaje fotográfico que justifique dicha valoración.

Por último, se valora la fragilidad visual (VF), referida al potencial que tiene una unidad o recurso para integrar o acomodarse a una determinada acción o proyecto atendiendo a la propia fragilidad del paisaje (FP) y las características o naturaleza de la acción o proyecto de que se trate, según el volumen, forma, proporción, color, material, textura, reflejos, y bloqueos de vistas a que pueda dar lugar. La fragilidad se valora de la siguiente forma: Muy Baja, Baja, Media, Alta o Muy Alta.

A continuación, se muestran los resultados de la valoración realizada:

| DÁRSENA EXTERIOR (ESIE) DESDE EL CASTILLO SANTA BÁRBARA | |
|---|--|
| VALOR PAISAJÍSTICO | |
| Importancia del Punto de Observación (IO) | Muy Alta |
| VISIBILIDAD DESDE EL PUNTO DE OBSERVACIÓN (VO) | |
| <input type="checkbox"/> Zonas de sombra | <input type="checkbox"/> Visibilidad Baja |
| <input type="checkbox"/> Visibilidad Media | <input checked="" type="checkbox"/> Máxima Visibilidad |
| Coeficiente de Visibilidad (V) | |
| 1 | |
| VALORACIÓN | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Valoración Equipo Técnico (C) | <input type="checkbox"/> Valoración Público (P) |
| <input checked="" type="checkbox"/> No Regulatorio (VF=CxV) | |
| VALOR PAISAJÍSTICO (FP) (C+P+O+V) | |
| ALTO | |
| FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA (FP= 4CI+O+3P) | |
| BAJA | |
| FRAGILIDAD VISUAL | |
| <input type="checkbox"/> MUY BAJA | <input type="checkbox"/> BAJA |
| <input checked="" type="checkbox"/> MEDIA | <input type="checkbox"/> ALTA |
| <input type="checkbox"/> MUY ALTA | |

| MANZANA DE CONCESIONES DESDE EL CASTILLO SANTA BÁRBARA | |
|---|--|
| VALOR PAISAJÍSTICO | |
| Importancia del Punto de Observación (IO) | Muy Alta |
| VISIBILIDAD DESDE EL PUNTO DE OBSERVACIÓN (VO) | |
| <input type="checkbox"/> Zonas de sombra | <input checked="" type="checkbox"/> Visibilidad Baja |
| <input type="checkbox"/> Visibilidad Media | <input type="checkbox"/> Máxima Visibilidad |
| Coeficiente de Visibilidad (V) | |
| 0,6 | |
| VALORACIÓN | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Valoración Equipo Técnico (C) | <input type="checkbox"/> Valoración Público (P) |
| <input checked="" type="checkbox"/> No Regulatorio (VF=CxV) | |
| VALOR PAISAJÍSTICO (FP) (C+P+O+V) | |
| MUY BAJO | |
| FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA (FP= 4CI+O+3P) | |
| MUY BAJA | |
| FRAGILIDAD VISUAL | |
| <input checked="" type="checkbox"/> MUY BAJA | <input type="checkbox"/> BAJA |
| <input type="checkbox"/> MEDIA | <input type="checkbox"/> ALTA |
| <input type="checkbox"/> MUY ALTA | |

| MANZANA DE CONCESIONES DESDE LA AVENIDA DE LOÑING | |
|---|---|
| VALOR PAISAJÍSTICO | |
| Importancia del Punto de Observación (IO) | Muy Baja |
| VISIBILIDAD DESDE EL PUNTO DE OBSERVACIÓN (VO) | |
| <input type="checkbox"/> Zonas de sombra | <input type="checkbox"/> Visibilidad Baja |
| <input checked="" type="checkbox"/> Visibilidad Media | <input type="checkbox"/> Máxima Visibilidad |
| Coeficiente de Visibilidad (V) | |
| 0,2 | |
| VALORACIÓN | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Valoración Equipo Técnico (C) | <input type="checkbox"/> Valoración Público (P) |
| <input checked="" type="checkbox"/> No Regulatorio (VF=CxV) | |
| VALOR PAISAJÍSTICO (FP) (C+P+O+V) | |
| MUY BAJO | |
| FRAGILIDAD PAISAJÍSTICA (FP= 4CI+O+3P) | |
| MUY BAJA | |
| FRAGILIDAD VISUAL | |
| <input checked="" type="checkbox"/> MUY BAJA | <input type="checkbox"/> BAJA |
| <input type="checkbox"/> MEDIA | <input type="checkbox"/> ALTA |
| <input type="checkbox"/> MUY ALTA | |



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

4. OTRAS NORMAS Y DIRECTRICES DE CARÁCTER PAISAJÍSTICO.

En este apartado se analiza la relación de la actuación respecto a otros planes, estudios y proyectos de carácter paisajístico en trámite o ejecución en el mismo ámbito de estudio. En el caso que nos ocupa, el Estudio de Paisaje realizado por el Ayuntamiento de Alicante para su Catálogo de Protecciones, el cual no cuenta con aprobación definitiva y sobre el que la Autoridad Portuaria de Alicante presentó alegaciones atendiendo al ejercicio de las competencias exclusivas de los Puertos de Interés Estatal.

El Estudio de Paisaje del municipio, en su versión modificada, identifica al Puerto de Alicante dentro de dos unidades paisajísticas: la UP-02.01 (Puerto Deportivo) y la UP-02.02 (Puerto Comercial).

La UP-02.01 incluye, en la misma unidad paisajística, la dársena deportiva, entorno del hotel Mellá y Playa del Postiguet.

La descripción y valoración realizada son descritas en las fichas siguientes:

| Unidad de Paisaje 02.01: PUERTO DEPORTIVO | | | |
|---|------------------------------------|-------------|-----------------|
| CALIDAD DE LA ESCENA | | | |
| | | Puntuación | Valor |
| CALIDAD FISIAGRÁFICA | Desnivel | 1 | 2 |
| | Complejidad de las formas | 3 | |
| USOS DEL SUELO Y VEGETACIÓN | Diversidad | 3 | 3 |
| | Calidad visual | 3 | |
| ELEMENTOS ARTIFICIALES | | 2 | 2 |
| MASAS DE AGUA | | 4 | 4 |
| COMPOSICIÓN | Interacción | 4 | 4 |
| | Cromatismo | 4 | |
| TOTAL CALIDAD VISUAL | | | 3 |
| IMPORTANCIA DE LA ESCENA | | | |
| | | Puntuación | Valor |
| SINGULARIDAD O RAREZA | | 4 | 4 |
| REPRESENTATIVIDAD | | 4 | 4 |
| TOTAL IMPORTANCIA DE LA ESCENA | | | 4 |
| VALOR DE LA CALIDAD PAISAJÍSTICA | | | |
| | | Puntuación | Valor |
| CALIDAD PAISAJÍSTICA | (Equipo redactor) | 4,38 | Muy Alto |
| PERCEPCIÓN CIUDADANA | (Proceso de Participación Pública) | 4,17 | Muy Alto |
| ANÁLISIS VISUAL | (Cálculo de la visibilidad) | 1,00 | Muy Alto |
| VALOR PAISAJÍSTICO | | 4,27 | MUY ALTO |



| UNIDAD DE PAISAJE FOTOGRAFÍA | PORT ESPORTIU LOCALIZACIÓN | UP02.01 | |
|---|-------------------------------|----------------------|---------------------------|
| | | | |
| DESCRIPCIÓN GENERAL | | | |
| <p>El puerto de Alicante se localiza en la fachada marítima de la ciudad e, históricamente, ha sido su principal motor económico, con un tráfico creciente tanto de mercancías como pesajeros. Sin embargo, en la segunda mitad del siglo XX, ha visto como disminuía progresivamente su relevancia hasta que, en 1992, con la aprobación del Plan Especial del Puerto, se planificó la expansión hacia el sur en lo que antiguamente se conocía como la ribera de Bayer. Así, la bahía portuaria de la Explanada de España se convirtió en un moderno puerto deportivo con una zona de ocio que circunda la lámina de agua en los muelles de levante y poniente. Por otro lado, junto a las avenidas de Loring, del Almirante Julio Guillén Tato y del Conde de Vellellano se sitúa un paseo marítimo flanqueado por una alineación de ejemplares de <i>Washingtonia filifera</i>; mientras que en la avenida del Almirante Julio Guillén Tato se localizan los edificios de la antigua Lonja pasquera (ahora convertida en sala de exposiciones) y un aparcamiento subterráneo, sobre el que se localiza una plaza pavimentada en la que se permiten usos temporales de ocio.</p> | | | |
| CRITERIOS DE VALORACIÓN | | | |
| <p>Se trata de una de las imágenes turísticas más relevantes de la ciudad de Alicante: desde la Explanada de España se observan los numerosos barcos de recreo en los diferentes pantalanes en los que predomina el color blanco de las embarcaciones, sobre el azul del mar Mediterráneo; desde las zonas de ocio de los muelles de Levante y Poniente, la imagen la domina el monte Bonocanti con el Castillo de Santa Bárbara en su cima, atrayendo la vista de los espectadores, que llegan casi a obviar el intenso tráfico motorizado de las avenidas de Loring y del Conde de Vellellano.</p> | | | |
| VALORACIÓN | | | |
| Preferencia ciudadana | Calidad Paisajística | Accesibilidad visual | VALOR PAISAJÍSTICO |
| Muy Alta | Muy Alto | Muy Alta | MUY ALTO |
| OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Mantener las características paisajísticas de la lámina de agua marina y los barcos de recreo. - Control de los establecimientos de la zona de ocio de los muelles de Levante y Poniente. | | | |
| MEDIDAS PROPUESTAS | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Incorporación de la unidad de paisaje a la Infraestructura Verde municipal. - Incorporación de la unidad de paisaje en la sección de Paisaje del Catálogo de Protecciones. - Establecer medidas efectivas de pacificación del tráfico y reducción de intensidades medias diarias de vehículos en las avenidas de Loring y del Conde de Vellellano. - Establecer una normativa de integración paisajística para los usos temporales de ocio y para los elementos publicitarios exteriores de los establecimientos de ocio de los muelles de Levante y Poniente. | | | |



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|-------------------|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La UP-02.02 recoge el resto de la infraestructura portuaria. La descripción y valoración realizada son descritas en las imágenes siguientes:

| Unidad de Paisaje 02.02: PUERTO COMERCIAL | | | |
|---|------------------------------------|-------------|-------------|
| CALIDAD DE LA ESCENA | | | |
| CALIDAD FISIOGRAFICA | Dominio | Puntuación | Valor |
| | Complejidad de las formas | 1 | 1 |
| USOS DEL SUELO Y VEGETACIÓN | Diversidad | 2 | 1,6 |
| | Calidad visual | 1 | |
| ELEMENTOS ARTIFICIALES | | 1 | 1 |
| MASAS DE AGUA | | 4 | 4 |
| COMPOSICIÓN | Interacción | 1 | 1 |
| | Cromatismo | 1 | |
| TOTAL CALIDAD VISUAL | | | 1,7 |
| IMPORTANCIA DE LA ESCENA | | | |
| | | Puntuación | Valor |
| SINGULARIDAD O RAREZA | | 1 | 1 |
| REPRESENTATIVIDAD | | 1 | 1 |
| TOTAL IMPORTANCIA DE LA ESCENA | | | 1 |
| VALOR DE LA CALIDAD PAISAJÍSTICA | | | 1,35 |
| VALOR PAISAJÍSTICO | | | |
| | | Puntuación | Valor |
| CALIDAD PAISAJÍSTICA | (Equipo redactor) | 1,69 | Bajo |
| PERCEPCIÓN CIUDADANA | (Proceso de Participación Pública) | 3,56 | Alto |
| ANÁLISIS VISUAL | (Cálculo de la visibilidad) | 0,60 | Medio |
| VALOR PAISAJÍSTICO | | 1,67 | BAJO |



| UNIDAD DE PAISAJE | PUERTO COMERCIAL | UP02.02 |
|--|----------------------|----------------------|
| FOTOGRAFÍA | LOCALIZACIÓN | |
| | | |
| DESCRIPCIÓN GENERAL | | |
| Desde sus orígenes, el mar ha sido un pilar básico en el crecimiento económico, cultural y estratégico de la ciudad. El paisaje marítimo alicantino atrae a una enorme cantidad de turismo, tanto nacional y cada vez son más los cruceros que hacen escalas en el puerto de Alicante. Conectado por modernas autovías y autopistas con Castilla y Andalucía, el puerto se encuentra ubicado dentro de la ciudad, a 12 minutos del aeropuerto, y está unido a la red nacional ferroviaria que llega hasta los muelles. De este modo, el Puerto de Alicante se presenta como un punto estratégico para los servicios de almacenamiento y distribución. El Plan Especial del Puerto de 1992 permitió, entre otras cosas, la ampliación del puerto hacia el sur, en paralelo a los barrios de la entrada sur de Alicante, reclamando del mar terreno para la construcción de 4 muelles para alojar una nueva Terminal de pasajeros (32.000 m2 de superficie), una terminal multifuncional para el tráfico de contenedores (150.500 m2) y una terminal de granales (120.000 m2). | | |
| CRITERIOS DE VALORACIÓN | | |
| El puerto de Alicante creció y se desarrolló junto con la ciudad, creando un mejor entorno marítimo que encajaba en la planificación urbanística de Alicante, con el traslado simultáneo de las industrias antiguas en la entrada Sur de Alicante a polígonos industriales lejos del núcleo urbano. El Ayuntamiento de Alicante autorizó la construcción de muchos viviendas nuevas en los terrenos colindantes a la zona de ampliación del Puerto, en los barrios de San Gabriel, Benolua y Dabel, donde vive el 21% de los residentes de la ciudad, manteniendo de este modo una sólida unión del puerto con la ciudad. | | |
| Preferencia ciudadana | Calidad Paisajística | Accesibilidad visual |
| Alta | Baja | Medio |
| VALOR PAISAJÍSTICO | | |
| BAJO | | |
| OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA | | |
| - Gestión del carácter industrial y pesquero de este sector del puerto de Alicante. | | |
| MEDIDAS PROPUESTAS | | |
| - Regulación del paisaje portuario de actividades económicas mediante las Normas de Integración Paisajística. | | |

La modificación propuesta actuaría, de acuerdo a la delimitación realizada por el estudio de paisaje municipal, dentro de la unidad de paisaje UP-02.02 "Puerto Comercial", cuyo VALOR PAISAJÍSTICO ES "BAJO" y cuyas medidas estarían destinadas a la regulación del paisaje portuario de actividades económicas mediante normas de integración paisajística.

En el caso de la UP-02.01, el estudio de paisaje valora la calidad paisajística como "Muy Alta" y una accesibilidad visual como "Muy Alta", lo que le confiere un valor paisajístico de "MUY ALTO". La fragilidad paisajística se valora como "Medio" y la fragilidad visual como "Alto".

Este EIP ha estimado, para el conjunto visual de la UP-02.01 y UP-02.02 (ámbito de intervención) desde el Castillo Santa Bárbara, un valor paisajístico de "ALTO", y una fragilidad paisajística y visual de "Baja" y "Medio", respectivamente.



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

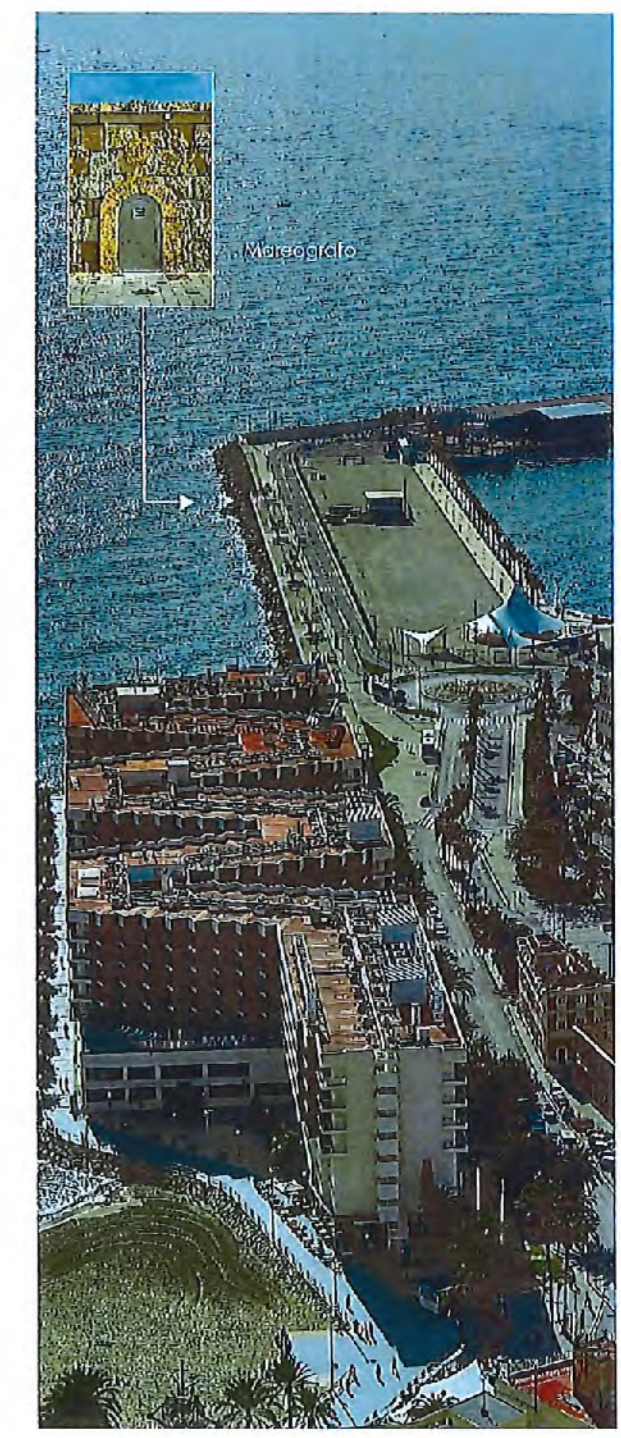
| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Respecto a los Recursos Paisajísticos el Estudio de Paisaje identifica dos elementos: El edificio de la Aduana (RP01) y la Lonja (RP31), los cuales no se encuentran afectados por el ámbito de modificación. Se detallan a continuación:

| RECURSOS PAISAJÍSTICO | DUANA DEL PORT | RP01 | |
|---|----------------------|------------------------------------|---------------------------|
| FOTOGRAFÍA | | | |
| | | | |
| DESCRIPCIÓN GENERAL Edificio neobarroco de 1908-1912, restaurado en 2013 substituyendo la cubierta. Situada en el entorno del puerto al tratarse de una edificación necesaria del puerto en la zona del muelle de poniente. La fachada principal acentúa la división entre las tres plantas que lo conforman, mediante el uso de diferentes recursos arquitectónicos, como cornisas y huecos entre plantas. El edificio toma una dirección E-O en el muelle de Levante. | | | |
| TIPO DE ELEMENTO | Cultural-patrimonial | UNIDAD DE PAISAJE: UP-02.01 | |
| VALORACIÓN | | | |
| Preferencia ciudadana | Calidad Paisajística | Accesibilidad visual | VALOR PAISAJÍSTICO |
| Muy Alta | Muy Alta | Muy Alta | MUY ALTO |
| FIGURA DE PROTECCIÓN | | | |
| Sin figura de protección | | | |
| OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA | | | |
| -Aumentar la visibilidad de la fachada posterior del edificio. | | | |
| -Evitar el enombriamiento con elementos móviles de la fachada delantera. | | | |

| RECURSOS PAISAJÍSTICO | LLOTJA DEL PEIX | RP31 | |
|--|----------------------|------------------------------------|---------------------------|
| FOTOGRAFÍA | | | |
| | | | |
| DESCRIPCIÓN GENERAL Edificio que se encuentra en el puerto junto al paseo, la fachada tiene estilo historicista, en los arcos de las aberturas se utiliza de forma sugerente decoración de inspiración árabe. La entrada principal se sitúa dos un patio donde se puede observar la estructura de pilares de hierro fundido. Estos se cierran con dos grandes verjas de hierro fundido, que dan cohesión al espacio. | | | |
| TIPO DE ELEMENTO | Social-Cultural | UNIDAD DE PAISAJE: UP-02.01 | |
| VALORACIÓN | | | |
| Preferencia ciudadana | Calidad Paisajística | Accesibilidad visual | VALOR PAISAJÍSTICO |
| Muy Alta | Alta | Media | MEDIO |
| FIGURA DE PROTECCIÓN | | | |
| Sin Figura de protección | | | |
| OBJETIVOS DE CALIDAD PAISAJÍSTICA | | | |
| -Conservar la morfología y el edificio. | | | |



El Estudio de Paisaje no incluyó los mareógrafos de Alicante, los cuales el EIP sí los incorpora con el objetivo de que la ordenación los tenga en cuenta para su puesta en valor, como elemento de interés científico y su relevancia histórica en el Puerto de Alicante.

el día 26 NOV. 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

En cuanto a las directrices de ordenación e Integración paisajística, el art. 8 de la LOTUP determina que "la planificación territorial y urbanística, la implantación de usos y los proyectos de infraestructuras, preservarán y potenciarán la calidad de los paisajes y su percepción visual aplicando los siguientes criterios:

- Las construcciones se adaptarán al medio en el que se sitúen, sea rural o urbano, teniendo en cuenta los elementos culturales existentes en el ámbito de la actuación.
- Se respetarán los elementos culturales, la topografía y la vegetación como elementos conformadores del carácter de los paisajes, considerándolos condicionantes y referentes de los proyectos.
- Todas las actuaciones garantizarán la correcta visualización y acceso al paisaje. Para ello:
 - Mantendrán el carácter y las condiciones de visibilidad de los paisajes de mayor valor, especialmente los agropecuarios tradicionales, los abiertos y naturales, las perspectivas de conjuntos urbanos históricos o tradicionales, los elementos culturales y el entorno de recorridos escénicos.
 - Con carácter general, se preservarán de la urbanización y de la edificación los elementos dominantes que constituyen referencias visuales del territorio: crestas de montañas, cúspides del terreno, bordes de acantilados, zonas con pendientes elevadas, hitos y elevaciones topográficas.
 - Respetarán zonas de afección paisajística y visual en torno a los puntos de observación que faciliten las vistas más significativas de cada lugar y los que contribuyan a la puesta en valor de la Infraestructura verde.
- Las unidades de paisaje, definidas como las áreas geográficas con una configuración estructural, funcional o perceptiva diferenciada, que han adquirido los caracteres que las definen a lo largo del tiempo, constituirán una referencia preferente en la zonificación del territorio propuesta en los planes territoriales y urbanísticos.
- Los desarrollos territoriales y urbanísticos se integrarán en la morfología del territorio y del paisaje, definiendo adecuadamente los bordes urbanos y la silueta urbana, y preservando la singularidad paisajística y la identidad visual del lugar.
- La planificación urbanística y territorial adoptará determinaciones para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, garantizando con el diseño de los espacios públicos y el viario la funcionalidad de la infraestructura verde y el mantenimiento de las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan.

Por su parte, el art. 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, relativo a la articulación urbanística de los puertos, señala que:

"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, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una

interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima".

En consecuencia, el EIP, atendiendo a las necesidades de explotación portuaria definidas a través de su Plan de Usos, Plan Estratégico, pretende garantizar el cumplimiento de dichos objetivos, integrando en la medida de lo posible los criterios y directrices establecidas con carácter general en materia paisajística. Para ello, la modificación implementa las siguientes medidas:

En la zona de la dársena exterior (zona Este):

- Puesta en valor de los mareógrafos, dotándolos de visibilidad y accesibilidad al público.
- Continuación de los usos náutico-deportivos y terciarios actualmente existentes en la dársena deportiva, favoreciendo un continuo en dirección hacia la terminal de cruceros.
- Garantizar la preservación de la pasarela localizada en el muelle 12, sobre el dique de levante.
- Preservar las principales vistas hacia el Castillo Santa Bárbara, actuando de puerta de acceso visual principal desde el mar.
- Mantener o reducir las alturas de las edificaciones y aumentar la permeabilidad al reducir la ocupación máxima sobre parcela.
- Mantener las distancias (pasillos visuales) desde el cantil de los muelles.

En la zona de concesiones y almacenamiento:

- Mantener, de acuerdo al Plan Especial vigente, los edificios de la Autoridad Portuaria y el Centro de Negocios como singulares.



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

6. VALORACIÓN DE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La valoración de la integración paisajística de la actuación se realiza a partir de la identificación y valoración de sus efectos en el paisaje, mediante el análisis y valoración de la capacidad o fragilidad de éste para acomodar los cambios producidos por la actuación sin perder su valor o carácter paisajístico ni impedir la percepción de los recursos paisajísticos. Se pretende justificar el cumplimiento de las determinaciones de los instrumentos de paisaje de aplicación o, en su defecto, clasificar la importancia de los impactos paisajísticos como combinación de su magnitud y de la sensibilidad del paisaje, determinada por aspectos como la singularidad de sus elementos, su capacidad de transformación y los objetivos de calidad paisajística para el ámbito de estudio.

La *Integración Visual (IV)* es el parámetro que valora la integración de la actuación a partir del análisis visual del ámbito mediante el estudio y valoración de la visibilidad de la actuación, las vistas hacia el paisaje desde los principales puntos de observación, los cambios en la composición de las mismas, y los efectos sobre la calidad visual del paisaje existente. Se determina considerando el grado de acomodación, graduándose desde Muy Baja a Muy Alta (5 grados).

A efectos de identificar y valorar los efectos de la actuación sobre el paisaje, el análisis visual podrá llevarse a cabo mediante técnicas de modelización y simulación visual que permitan controlar su resultado comparando escenas, fondos y perspectivas, antes y después de ésta, y con y sin medidas de integración paisajística, tales como infografías, fotocomposiciones, secciones, dibujos u otros, de manera que sea entendible por público no especializado. En los casos en los que la actuación no suponga un cambio significativo respecto a los usos preexistentes, será suficiente incorporar modelados que permitan interpretar sin dificultad la propuesta que pretende llevarse a cabo (por ejemplo, planos de alzados, representaciones gráficas de volumetría, fachadas, esquemas de ocupación y separaciones, etc.) u otro tipo de representación que facilite la comprensión de la actuación evaluada, siendo este el caso.

El primer aspecto a considerar es la integración de los mareasgrafos, los cuales la modificación del Plan Especial prevé su puesta en valor manteniéndolos y garantizando su accesibilidad pública.

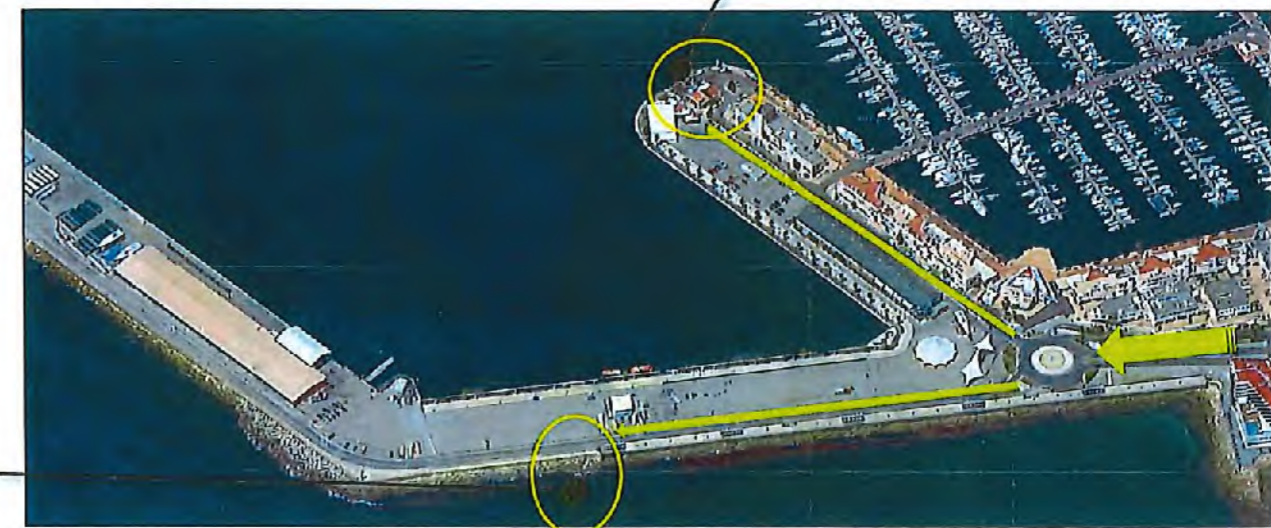
PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS PAISAJÍSTICOS



Los usos previstos suponen dar continuidad a los existentes en la actual dársena deportiva, fomentando los usos náuticos y terciarios vinculados.
 La modificación del Plan Especial introduce la obligatoriedad de garantizar la accesibilidad pública al mareasgrafo, manteniendo las condiciones actuales del edificio.



Se garantiza la accesibilidad desde el entorno urbano al mareasgrafo a través de la pasarela del dique de levante, siendo visible desde la misma.





MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Para analizar la integración de la modificación se muestra, a continuación, la normativa propuesta respecto a la actualmente vigente, a los efectos de compararlos.

| ORDENANZAS ZONA DÁRSENA EXTERIOR | | | | |
|--|---|----------------------------|--|--|
| NORMATIVA VIGENTE | ALTERNATIVA REFERENCIA | | MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 | |
| | ACCESOS A LA UNIDAD DE LEVANTE | | UNIDAD PORTUARIA DE LEVANTE | |
| | INSTALACIONES DE APOYO EN TIERRA DE LEVANTE (SECTOR 1 PDDP) | | DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL) | |
| ORDENANZA APLICABLE (CON CARÁCTER GENERAL) | PARÁMETROS | ZONA I | PARÁMETROS | DÁRSENA NÁUTICO-DEPORTIVA (SECTOR 3NL) |
| <p>... "Se entiende por parcela neta se considerará compuesta por la totalidad de la superficie a que se refiera la concesión que ampare la edificación que se prevea construir, que no podrá sobrepasar una edificabilidad de 1,20 m²/m².</p> <p>La ocupación podrá ser del 100% sobre parcela neta y la altura máxima será de 12 metros, salvo en aquellos supuestos en que por necesidades técnicas se haya de superar, en el todo o en una parte, la mencionada cifra. En ningún caso podrán rebasarse dos plantas de edificación (PB + 1)."</p>  | SUPERFICIE BRUTA | 26.500 m ² | SUPERFICIE BRUTA | 53.091 m ² |
| | SUPERFICIE NETA | 16.000 m ² | SUPERFICIE NETA | 42.619 m ² |
| | OCUPACION EN PLANTA | | OCUPACION EN PLANTA | |
| | En sótano | 16.000 m ² | En sótano | 100% |
| | Sobre rasante | 7.500 m ² | Sobre rasante | 70% |
| | SUPERFICIE CONSTRUIDA | | SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA | |
| | En sótano | 16.000 m ² | En sótano | 100% |
| | Sobre rasante | 15.000 m ² | Sobre rasante | 1 m ² /m ² |
| | ALTURAS MÁXIMAS | | ALTURAS MÁXIMAS | |
| | En sótano | 0'8 a Intradós | En sótano | 0'8 a Intradós |
| | Sobre rasante | 7 metros | Sobre rasante | 7 metros |
| | NUMERO DE PLANTAS | PB + 1 | NUMERO DE PLANTAS | PB + 1 |
| | RETRANQUEOS | | RETRANQUEOS | |
| | A linderos | 10 metros | A linderos | 3 metros* |
| | A cantiles | 10 metros | A cantiles | 10 metros |
| SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS | Su altura | SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS | Su altura | |
| TIPOLOGÍA | Abierta | TIPOLOGÍA | Abierta | |
| PLAZAS DE APARCAMIENTO | 150 | | | |
| | Requiere un proyecto que contemple la totalidad de la parcela, o bien, un anteproyecto que defina unitariamente la disposición volumétrica, si el desarrollo futuro se previera realizar mediante más de un proyecto. Las alturas sobre rasante se computarán desde el exterior del intradós del techo del sótano hasta el intradós del forjado de cubierta. El retranqueo situado al Norte se utilizará como vial de servicio. | | Las alturas sobre rasante se computarán desde el pavimento de la planta baja hasta el intradós del forjado de cubierta. *Se exceptúan del retranqueo a linderos los edificios existentes: mareógrafo, edificio del muelle 10 y tinglado del muelle 14. Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento. Deberá mantenerse acceso público a las instalaciones del mareógrafo situadas en el muelles 10 y en el primer tramo del dique de abrigo de levante (muelle 12). | |



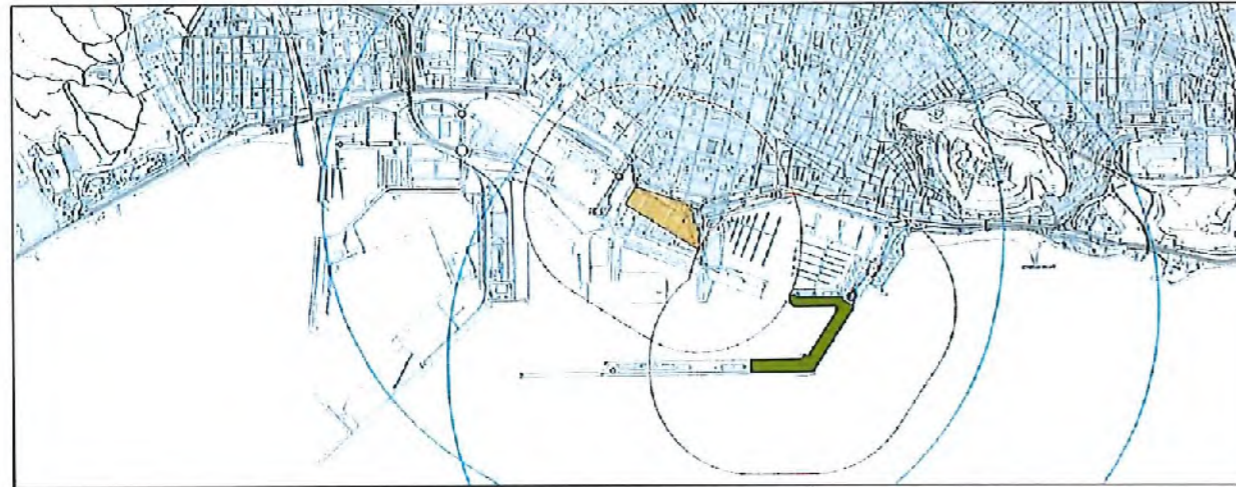
MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|-------------------|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

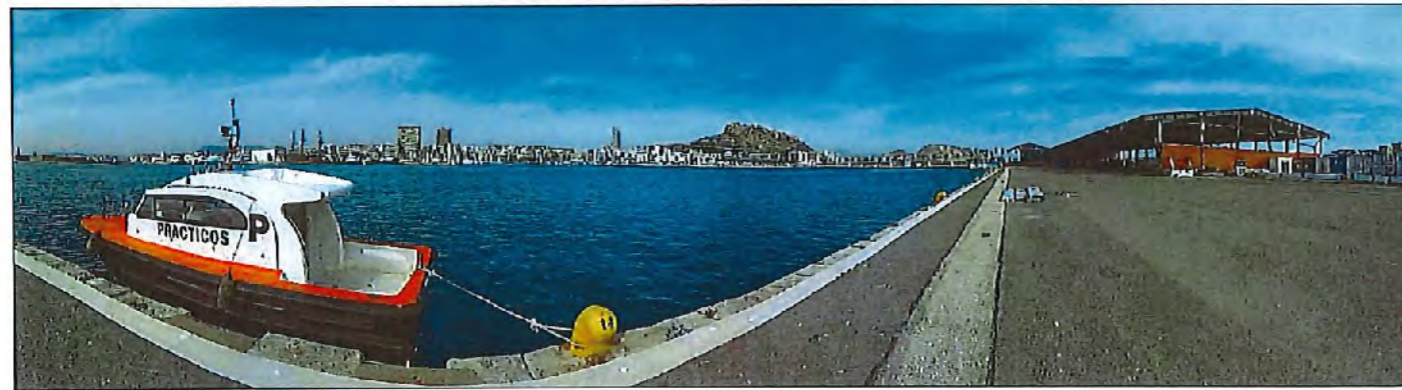
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Buffer de 500 m y 1.500 m desde los ámbitos de modificación.



El factor escala (distancia al punto de observación principal vs volumetría) hace prácticamente inapreciable el cambio propuesto



La normativa actual que la ocupación pueda ser del 100% sobre la parcela neta y la altura máxima será de 12 metros, salvo en aquellos supuestos en que por necesidades técnicas se haya de superar, en el todo o en una parte, la mencionada cifra. En ningún caso deben rebasarse dos plantas de edificación (PB + 1). La modificación propone, entre otros aspectos, reducir la altura efectiva y hacer más permeable la ocupación de la parcela (hasta el 70%).
 En los esquemas se representa un ejemplo visual con el objetivo de demostrar que tanto la normativa vigente como la propuesta en la modificación propuesta son compatibles con el entorno, y no introducen elementos que puedan distorsionar la tipología dominante en dicho ámbito, ni las vistas principales hacia el Castillo Santa Bárbara, el cual preserva su dominancia en altura y el skyline de la ciudad.

IVI = 4 (ALTA)

el día 26 NOV. 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

| ORDENANZAS MANZANA DE CONCESIONES Y ALMACENAMIENTO | |
|---|--|
| ESTAS ORDENANZAS NO SON MODIFICADAS POR LA MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 | |
| ORDENANZAS APLICABLES AL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE. | |
| CONDICIONES GENERALES. | |
| PARÁMETROS | MANZANAS DE CONCESIONES PARA USOS INDUSTRIALES Y DE ALMACENAMIENTO (SECTOR 3MP DEL PDDP) |
| SUPERFICIE BRUTA | 270.633 m ² |
| SUPERFICIE NETA | 213.317 m ² |
| OCUPACION EN PLANTA | |
| En sótano | 100% |
| Sobre rasante | 80% |
| SUPERFICIE CONSTRUIDA S/NETA | |
| En sótano | 100% de ocupación |
| Sobre rasante | 1'20 m ² / m (**) |
| ALTURAS MÁXIMAS | |
| En sótano | 0'8 a Intradós |
| Sobre rasante | 12 metros (**) |
| SEPARACIÓN ENTRE EDIFICIOS | 3 metros (**) |
| NUMERO DE PLANTAS | PB + 1 (*) (**) |
| TIPOLOGÍA | Abierta (**) |
| OBSERVACIONES: El exceso de edificabilidad de los 2 edificios que se conservan no disminuye la que corresponde a la aplicación del parámetro en el resto del suelo edificable. Se exceptúan de los límites de alturas y número de plantas las instalaciones técnicas que se requiriesen para el ejercicio de la actividad, que podrán superar los parámetros indicados en lo que fuere necesario. | |
| (*) En el caso concreto del edificio de aparcamiento en altura a ejecutar en la parcela de 4.000 m ² situada frente a la fachada SW del edificio de la APA, con el fin de obtener el máximo aprovechamiento de la parcela para la actividad a desarrollar, se permitirá construir el nº de plantas que técnicamente fuera viable respetando las prescripciones del PGM de Alicante en cuanto a altura libre por planta, y no superando en ningún caso la limitación de 12 metros de altura máxima. | |
| (**) En el caso concreto de la parcela ocupada por la Sede de la Capitanía Marítima, las ordenanzas de aplicación serían las siguientes: | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Superficie construida sobre rasante, 1'75 m²/ m²s. • Altura máxima sobre rasante, 16 m. • Separación entre edificios, 0 m. • Número de plantas, PB+2. • Tipología: Abierta, variedad Adosada. • Altura de Alero: +14,00 m. • Se permitirán Elementos Salientes de hasta 1,50 m sobre el acerado, situado a una altura superior a los 8,00 m., quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m. • Se permitirán Aleros sobre acerado de hasta 2,50 m, quedando siempre a una distancia del bordillo del acerado mayor de 0,30 m. | |
| Ninguna construcción e instalación (incluidos todos sus elementos), así como modificaciones del terreno, podrán sobrepasar las alturas indicadas en los planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Alicante-Elche vigentes en cada momento. | |
| Los proyectos que contemplen movimiento de tierras en las parcelas situadas al oeste del Sector 3MP Zona I, donde se ubican la estación de autobuses, el barrio de Hellodoro Madrona y la concesión otorgada a Hierros Tolón, deberán incorporar la realización de un seguimiento arqueológico de los trabajos de excavación que conlleven las obras, con el objeto de detectar la posible presencia de un refugio de la Guerra Civil. En el caso de que se compruebe la existencia de esta construcción o se halle algún resto arqueológico de cualquier otro tipo, se comunicará su hallazgo a la administración competente para que establezca las actuaciones y medidas correctoras que estime oportunas. | |



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA



En este ámbito la modificación propuesta NO introduce cambios respecto a las condiciones actuales. Únicamente incorpora nuevos usos.

IVI = 5 (MUY ALTA)

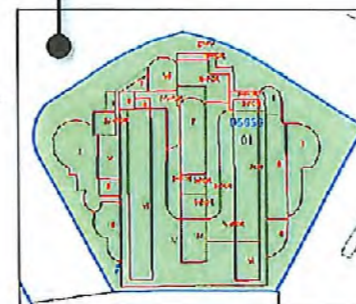


ESQUEMA DEL ÁMBITO APROXIMADO DE MODIFICACIÓN



Autoridad Portuaria

Edificios a mantener según el Plan Especial vigente



Centro de Negocios

En las observaciones que acompañan a las ordenanzas, se hace mención a dos edificios que deben mantenerse. Tal como se recoge en el vigente Plan Especial del puerto, estos edificios corresponden a la antigua "Casa del Mar" (actualmente, centro de negocios) y el edificio de la "Junta del Puerto" (actualmente, Autoridad Portuaria), los cuales mantienen su excepcionalidad en cuanto a los parámetros urbanísticos establecidos. Como se puede apreciar en el esquema (ejemplo de aplicación de la normativa vigente y propuesta, no hay modificación alguna respecto a su incidencia visual, dado que únicamente incorpora nuevos usos.



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

7. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

En el Documento Inicial Estratégico (DIE) que se remitió al órgano ambiental al inicio del expediente de evaluación ambiental, se realizó un diagnóstico y contextualización ambiental de la situación actual considerando los elementos que conforman la Infraestructura Verde, en adelante "IV", definida en la LOTUP.

La IV responde al sistema territorial básico compuesto por los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores, extendiéndose tanto a suelos urbanos como urbanizables en cuanto pretende garantizar la incorporación de los espacios libres y zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión.

El art. 4 de la LOTUP establece también que la identificación y caracterización de los espacios que componen la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana se realizará en los instrumentos de planificación territorial y urbanística, a escala regional, supramunicipal, municipal y urbana, siendo la Consellería competente en materia de ordenación del territorio y paisaje la encargada de supervisar su coherencia y funcionalidad. Así mismo, determina que la planificación urbanística y territorial definirá y caracterizará la infraestructura verde con carácter previo a la ordenación de usos y actividades en el territorio, motivo por el cual se consideró adecuado a la hora de valorar opciones y alternativas.

Por otra parte, como infraestructura portuaria de ámbito estatal, nuestra normativa de referencia es el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El art. 56 de dicha norma, relativa a la articulación urbanística de los puertos, señala que:

"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, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima".

Atendiendo a tales requerimientos, la Autoridad Portuaria de Alicante remitió al órgano ambiental un borrador de la modificación del Plan Especial cuya alternativa resultante pretendía intervenir sobre las zonas descritas en el apartado anterior. Dicha alternativa atendía a las necesidades de ordenación y explotación portuaria, pero teniendo en cuenta los criterios medioambientales que pudieran derivarse del análisis preliminar, incluyendo los criterios paisajísticos.

A la hora de analizar dichos condicionantes, el DIE identificó los elementos conforman la I.V. los cuales, de acuerdo a la LOTUP, son los siguientes:

- a) Los espacios que integran la Red Natura 2000 en la Comunitat Valenciana, seleccionados o declarados de conformidad con lo establecido en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.
- b) Los espacios naturales protegidos, declarados como tales de acuerdo con la legislación sobre espacios naturales protegidos de la Comunitat Valenciana.
- c) Las áreas protegidas por Instrumentos Internacionales en la legislación del Estado sobre el patrimonio natural y la biodiversidad.
- d) Los ecosistemas húmedos y masas de aguas, continentales y superficiales, así como los espacios adyacentes a los mismos que contribuyan a formar paisajes de elevado valor que tengan al agua como su elemento articulador.
- e) Los espacios de la zona marina cuya delimitación, ordenación y gestión deba hacerse de forma conjunta con los terrenos litorales a los que se encuentren asociados, teniendo en cuenta lo dispuesto por la legislación y la planificación sectoriales, la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y los Instrumentos que la desarrollan.
- f) Los espacios costeros de interés ambiental y cultural que, no estando incluidos en los supuestos anteriores, se hayan recogido en el planeamiento urbanístico, en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o en los instrumentos que la desarrollan, o en los planes y proyectos promovidos por la administración sectorial con competencias en materia de costas.
- g) Los montes de dominio público y de utilidad pública o protectores que se encuentren incluidos en el correspondiente catálogo, las áreas de suelo forestal de protección, según la normativa sectorial aplicable, y los terrenos necesarios o convenientes para mantener la funcionalidad de las zonas forestales protegidas.
- h) Las áreas agrícolas que, por su elevada capacidad agrológica, por su funcionalidad respecto de los riesgos del territorio, por conformar un paisaje cultural identitario de la Comunitat Valenciana, o por ser soporte de productos agropecuarios de excelencia, sean adecuadas para su incorporación a la infraestructura verde y así lo establezca la planificación territorial, urbanística o sectorial.
- i) Los espacios de interés paisajístico incluidos o declarados como tales en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, en los instrumentos que la desarrollan, o los incorporados a la planificación a partir de los instrumentos propios de la ordenación y gestión paisajística que se definen en el artículo siguiente.
- j) Los espacios de elevado valor cultural que tengan esa consideración en aplicación de la normativa sectorial de protección del patrimonio cultural, artístico o histórico, incluyendo sus entornos de protección.
- k) Las zonas críticas por la posible incidencia de riesgos naturales, directos e inducidos, de carácter significativo, que estén delimitados y caracterizados por la normativa de desarrollo de la presente ley, por la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana o por los instrumentos que la desarrollen.
- l) Las áreas que el planeamiento territorial, ambiental y urbanístico, en desarrollo de la presente ley y de las respectivas normativas sectoriales, establezca explícitamente como adecuadas, tanto por su valor actual como por su



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

valor potencial, para su incorporación a la infraestructura verde, por ser necesarias para el mantenimiento de su estructura y funcionalidad.

m) Los ámbitos que garanticen la adecuada conectividad territorial entre los diferentes elementos constitutivos de la infraestructura verde, con especial referencia a los cauces fluviales y sus riberas, las vías pecuarias y otras afecciones de dominio público que cumplan esta función, así como los corredores ecológicos y funcionales.

n) Los espacios ubicados en el suelo urbano y en el suelo urbanizable que la planificación municipal considere relevantes para formar parte de la infraestructura verde, por sus funciones de conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con los elementos de la infraestructura verde situados en el exterior de los tejidos urbanos. Se atenderá no sólo a la identificación puntual de estos espacios sino también a sus posibilidades de interconexión ambiental y de recorridos.

A continuación se ponen de manifiesto los más relevantes, identificados en el Documento Inicial Estratégico:

ÁREAS NATURALES DE INTERÉS Y BIODIVERSIDAD. -

Tratándose de una modificación que se desarrolla sobre los muelles portuarios, no hay incidencia sobre el PATFOR ni ningún otro instrumento de ordenación supramunicipal cuya vocación esté dirigida a la ordenación ambiental del territorio interior. No obstante se ha verificado que no exista afección sobre elementos pecuarios, senderos o árboles singulares, tal y como se refleja en la siguiente imagen.

PATFOR: Suelo Forestal Estratégico | Montes gestionados | Senderos y Vías Pecuarias | Árboles singulares



COPUT. -

Respecto a la cartografía temática de la antigua COPUT no resulta de relevancia para el caso que nos ocupa, ya que se trata de terrenos ganados al mar y los aspectos tratados en aquella es de interés para ocupaciones en áreas de interior.

RIESGOS. -

Revisado el PATRICOVA (Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana) en su última versión, y el SNCZI (Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables) a nivel estatal, las fuentes de referencia, no se detectan áreas de riesgo.

Riesgo por avenida e inundación (PATRICOVA + SNCZI)



ELEMENTOS PATRIMONIALES Y CULTURALES DE INTERÉS. -

Respecto a los elementos patrimoniales que pudieran verse afectados, no se ha detectado ningún elemento catalogado. No obstante, como posteriormente se tratará, existen elementos de interés cultural/científico que son susceptibles de poner en valor, como es el caso del mareógrafo de Alicante, y que así fue contemplado en el borrador del Plan.

PASILLOS VISUALES HACIA ZONAS DE INTERÉS. -

El DIE también tuvo en cuenta la relevancia del Castillo Santa Bárbara como elemento identitario del skyline de la ciudad de Alicante, de forma que se preservaban los pasillos visuales desde los principales puntos de observación, especialmente desde las áreas de acceso a la ciudad con origen en la terminal de cruceros.



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|-------------------|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE; | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

ELEMENTOS DE CONEXIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE. -

Como resultado de lo descrito con anterioridad, la conectividad con los elementos conformantes de la I.V. urbana se realiza a través de la Plaza del Puerto y la pasarela de la zona donde se celebran los eventos de la regata Volvo Ocean Race (VOR), aspecto que el Plan mantiene para garantizarla. Respecto al área de manzanas destinada actualmente a concesiones y almacenamiento, no se produce alteración sobre las áreas de conectividad ya existentes.

Conectividad Infraestructura Verde ZONA DE MARINA DEPORTIVA





MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA



Conektividad Infraestructura Verde

La modificación de usos de la manzana destinada a concesiones y almacenamiento no introduce cambios





MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

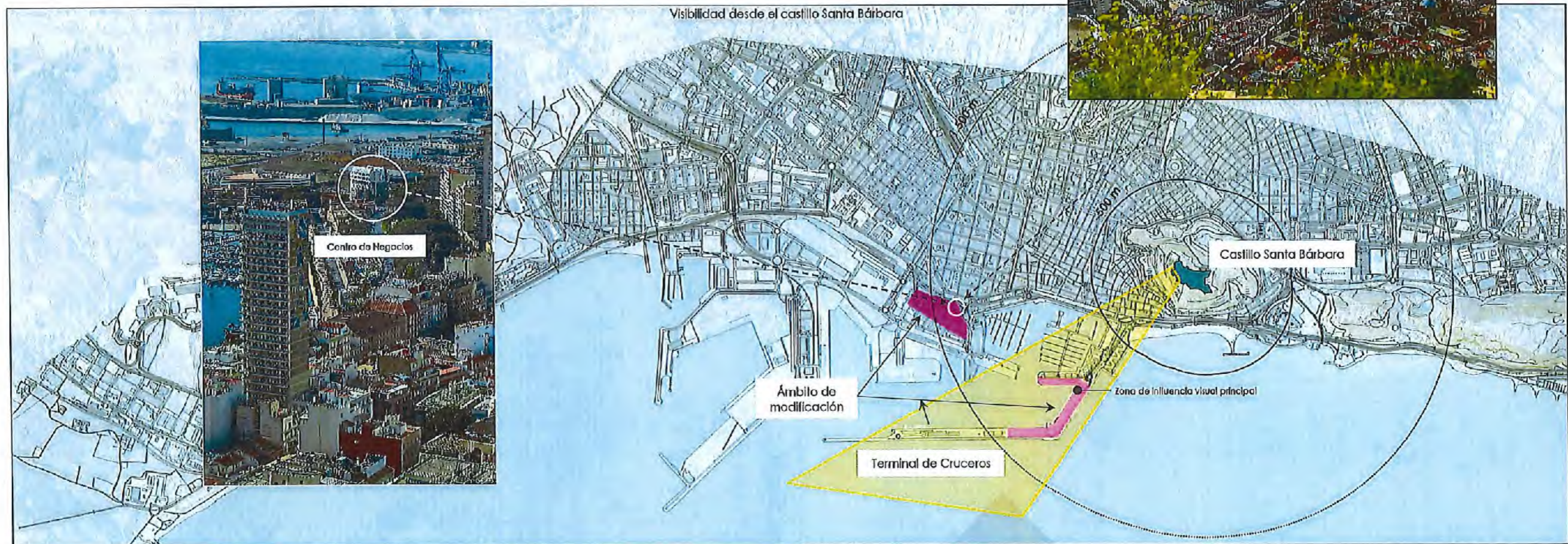
ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

PERMEABILIDAD VISUAL HACIA EL CASTILLO SANTA BÁRBARA.-

Otro aspecto considerado fue el garantizar que el Castillo Santa Bárbara mantuviera una posición predominante desde los principales accesos a la ciudad, de forma que se contribuyera a conservar la silueta actual (skyline) desde una de las puertas de acceso principales a la ciudad, en este caso, por vía marítima. Así, no solamente se interviene favoreciendo la creación de pasillos visuales, sino que se concreta limitando la edificabilidad en altura para evitar introducir cualquier elemento que desvirtúe dicha silueta.

En la imagen inferior se representa el emplazamiento del Castillo Santa Bárbara en relación a su posición respecto a los espacios portuarios donde se plantea la modificación, así como una referencia de distancia visual.

A pesar de que ambos ámbitos se encuentran dentro del radio de visibilidad media desde el Castillo, claramente es la zona del entorno de la dársena deportiva la que mayor influencia visual puede tener. El área destinada a concesiones y almacenamiento (junto a la Avda. de Loring) está alejada y únicamente son visibles, parcialmente, las cubiertas.





MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo 01 |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

8. PROGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Considerando que se trata de una modificación del Plan Especial que únicamente propone una nueva regulación de usos y no introduce la ejecución de proyecto alguno, no es necesario definir un programa de implementación concreto.

El desarrollo de proyectos deberá tener en cuenta las determinaciones de carácter paisajístico definidas en el Plan, las cuales han tenido en cuenta las principales vistas y accesibilidad hacia los elementos de mayor interés identificados.



el día 26 NOV. 2019



MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

| | |
|--|---|
| PROMOTOR: AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: | |
| Versión: | 01 |
| Revisión: | Edo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo |
| Fecha: | Noviembre de 2018 |

ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

9. CONCLUSIONES.

La Comisión de Evaluación Ambiental, perteneciente a la Dirección General del Medio Natural y de Evaluación Ambiental, de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, de fecha 25 de octubre de 2018, emitió el Informe Ambiental y Territorial Estratégico "FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la modificación puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente", Informe que fue notificado a la Autoridad Portuaria de Alicante en fecha 31.10.2018. Dicho informe determinaba lo siguiente:

1. "De acuerdo con el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, se elaborará un estudio de integración paisajística que deberá ser informado por dicho Servicio, incorporándose, en su caso, las determinaciones que en el mismo se establezcan a la documentación con eficacia normativa de la modificación del Plan Especial, así como las restantes medidas con incidencia sobre la calidad del paisaje. [...]"

Por su parte, el art. 56 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, relativo a la articulación urbanística de los puertos, señala que:

"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, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose Informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima".

Atendiendo a ambos requisitos, este estudio de integración paisajística emplea como referencia las técnicas de evaluación del paisaje señaladas en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), la cual desarrolla lo previsto en el Convenio Europeo del Paisaje, plenamente vigente al ser ratificado por el Gobierno de España en el año 2007. Con ello se pretende identificar los elementos de mayor importancia paisajística en el ámbito portuario con el objeto de que puedan ser considerados a la hora de ordenar la explotación portuaria, poniéndolos en valor en la medida en que no interfiera en ésta.

Estimamos, por tanto, que el presente Estudio de Integración Paisajística cumple con los requisitos exigidos en el INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO de la modificación puntual núm. 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante, por lo que se somete a su consideración por parte del órgano competente en la materia.

En Alicante, noviembre de 2018.

El Redactor

El Responsable de Medio Ambiente

Javier Jerez Escolano

Vº Bº

El Director de la APA

Carlos Eleno Carretero

MODIFICACIÓN PUNTUAL NÚM. 5 DEL PLAN ESPECIAL DE PUERTO DE ALICANTE

ANEXO II: MEMORIA DE IMPACTO PATRIMONIAL

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

ANEXO II. MEMORIA DE IMPACTO PATRIMONIAL

el día 26 NOV. 2019

Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo



INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE

MEMORIA FINAL


DIRECCIÓN ARQUEOLÓGICA: Eduardo López Seguí
Francisco Andrés Molina Mas

PROMOTOR: Autoridad Portuaria de Alicante

Diciembre 2018

el día 26 NOV. 2019

ALEBUS
 Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo


| | | |
|---|--|-----------------------------|
|  ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante | MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE | |
| Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante | INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL | Fecha: Diciembre de 2018 |

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| I.- FICHA TÉCNICA | 2 |
| I.1.- Nombre de la intervención | 2 |
| I.2.- Municipio | 2 |
| I.3.- Comarca | 2 |
| I.4.- Promotor | 2 |
| I.5.- Dirección arqueológica | 2 |
| I.6.- Equipo técnico | 2 |
| I.7.- Fecha de actuación | 2 |
| I.8.- Períodos culturales | 2 |
| I.9.- Tipo de actuación | 2 |
| II.- ANTECEDENTES | 3 |
| II.1.- Objeto del Proyecto | 3 |
| II.2.- Antecedentes administrativos | 3 |
| II.3.- Antecedentes históricos y arqueológicos | 4 |
| III.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS | 8 |
| III.1.- Marco legal | 8 |
| III.2.- Metodología y fases de trabajo | 8 |
| III.3.- Descripción del área de trabajo | 9 |
| III.4.- Desarrollo de los trabajos | 10 |
| IV.- DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS | 12 |
| IV.1.- Sector 3MP | 12 |
| IV.2.- Sector 3TL | 14 |
| IV.3.- Sector 3PL | 16 |
| V.- CONCLUSIONES | 18 |
| VI.- BIBLIOGRAFÍA | 19 |
| VII. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA | 20 |

el día 26 NOV. 2019

ALEBUS
Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo

| | |
|---|---|
|  ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante | MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE |
| Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante | INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL |

I.- FICHA TÉCNICA

I.1.- Nombre de la intervención:

Modificación Puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante

I.2.- Municipio:

Alicante

I.3.- Comarca:

L'Alacantí

I.4.- Promotor:

Autoridad Portuaria de Alicante

I.5.- Dirección arqueológica:

Eduardo López Seguí (arqueólogo)
Francisco Andrés Molina Mas (arqueólogo)

I.6.- Equipo técnico:

Fernando Gomis Ferrero (planimetrías)

I.7.- Fecha de actuación:

Del 4 al 7 de diciembre de 2018

I.8.- Períodos culturales:

Época contemporánea

I.9.- Tipo de intervención:

Informe de Impacto Patrimonial
Nº Expediente: A-2018-528

| | | |
|---|--|-----------------------------|
|  ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante | MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE | |
| Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante | INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL | Fecha: Diciembre de 2018 |

II.- ANTECEDENTES



Figura 1. Localización de las áreas de actuación (amarillo) respecto al caso urbano de Alicante (imagen aérea de Google Earth Pro, Terrametrics 2018).

II.1.- Objeto del Proyecto

El Plan Especial que se pretende ejecutar establece dos grandes unidades geográficas dentro del puerto: la de Levante y la de Poniente. El ámbito de la unidad de Levante contempla la dársena interior y la zona este de la exterior, conformada por los muelles 10, 12 y primer tramo del 14; mientras que en la de Poniente se incluyen las Manzanas de Concesiones para usos industriales y de almacenaje.

La Modificación Puntual Nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante pretende actualizar los usos de dos zonas concretas: la dársena exterior, en su extremo este, y una parte de la manzana de concesiones para usos industriales y de almacenaje de la unidad de Poniente. Con esta modificación se busca dinamizar estas superficies que, en estos momentos, presentan una manifiesta falta de actividad y atractivo para la iniciativa privada, debido a la obsolescencia de los usos que les asigna el Plan Especial vigente.



La actuación arqueológica viene marcada por la necesidad de ejecución de obras para llevar a cabo esa Modificación Puntual nº 5 del Plan Especial del Puerto de Alicante. Este Proyecto ha recibido, con fecha 31 de octubre de 2018, el Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE de carácter PREVIO, ya que, para su aprobación definitiva, la Direcció General de Medi Ambient i d'Avaluació Ambiental solicitó un informe de la administración competente en materia de patrimonio cultural, respecto del tratamiento de los edificios preexistentes (mareógrafos y barrio Heliodoro Madrona, Figura 2). Asimismo, indicaba que para poder obtener el informe previo y vinculante exigido en el art. 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de la Generalitat Valenciana, del Patrimonio Cultural Valenciano, se debían satisfacer previamente, para el ámbito afectado, las exigencias del artículo 47 de dicha Ley, referente a la Formación de los Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos, dando cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre del Consell.

Para este tipo de proyectos es preceptivo redactar un Informe de Impacto Patrimonial en el que se evalúe la posible incidencia de las obras previstas en los elementos patrimoniales existentes en el ámbito de actuación, estableciendo, en su caso, las correspondientes medidas correctoras.

II.2.- Antecedentes administrativos

Con fecha 15 de noviembre de 2018 se hace entrega a través del Registro Telemático de la Generalitat el Proyecto de Intervención Arqueológica con el objeto de someterlo a la preceptiva autorización.

La entrada del proyecto en la Dirección Territorial de Alicante se realizó en la misma fecha, 15 de noviembre de 2018. Con posterioridad, el 3 de diciembre de 2018 se emite informe técnico por la Unidad de Inspección

| | | |
|---|--|---|
|  ALICANTE PORT Autoridad Portuaria de Alicante | MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 5 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALICANTE | el día 26 NOV. 2019  Fdo.: El Secretario de la Comisión Territorial de Urbanismo |
| Promotor: Autoridad Portuaria de Alicante | INFORME DE IMPACTO PATRIMONIAL – MEMORIA FINAL | Fecha: Diciembre de 2018 |

del Patrimonio Artístico del citado Servicio Territorial en el que se propone autorizar la actuación, la cual que es firmada por la Directora Territorial en esa misma fecha.

II.3.- Antecedentes arqueológicos e históricos

El área de afección de la obra denominada Sector 3MP se encuentra junto al límite meridional del Área de Vigilancia Arqueológica "AVA-1", actual Avda. de Loring (N-332), nombrada así en el Inventario de Yacimientos Arqueológicos de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport, la cual abarcaría los barrios de Benalúa, Séneca y Babel (Figura 3). Se trata de un yacimiento tardorromano fechado entre los siglos V y VII con un carácter predominantemente industrial y comercial, por disponer de una zona portuaria en la playa de *Baver* o *del Babel* donde fondear las grandes embarcaciones. Este yacimiento presenta diferentes áreas de vertido, en grandes fosas, que estaban situadas al Este de varias instalaciones industriales, además de una probable área de necrópolis descubierta a finales del siglo XIX en su extremo sur (Reynolds 1987; Gutiérrez 1996: 237-243, 351, 352; Lara et alii 2007; Rosser 2007: 50, 330; Rosser 2011: 76, 81, 82; Rosser 2013: 1528, 1529).

Esta zona de fondeadero seguiría en uso en época islámica hasta que, en el último cuarto del siglo XIII (1271), Alfonso X el Sabio fue quien le otorgó el privilegio a Alicante como puerto público del mediterráneo, aunque el primer espigón de piedra que se adentra en el mar no empezaría a construirse hasta el último cuarto del siglo XV, partiendo del extremo sur de la plaza Puerta del Mar.

El puerto siempre ha tenido un papel fundamental a lo largo de los siglos, como enclave para el comercio de una gran variedad de productos, llegando a estar conectado con América a finales del siglo XVIII. En esta centuria y a principios del siglo XIX, el muelle original, partía de la citada plaza Puerta del Mar o del Muelle, como ahora, donde se encontraban los Torreones de la Puerta del Mar o de Ntra. Sra. de Monserrate. Éste se adentraba en el mar unos 340 m, correspondiendo a los actuales muelles nº 4 y 6, siendo de su tercio meridional desde donde arrancan los muelles 10, 12 y 14 como prolongación del antiguo, los cuales se identifican con nuestros Sectores 3TL y 3PL. Por otro lado, desde principios del siglo XVIII y hasta mediados del XIX, el espacio que ocupa actualmente el Sector 3MP se conocía como la *Playa del Babel*, punto donde estaba proyectado un contramuelle. Esta zona se encontraba a unos 400 m al SSO del *Baluarte de San Carlos*, el cual se encontraba en la esquina sur de la fortificación de la ciudad a pie de mar (Figura 4).

Posteriormente, en la Guerra Civil Española fue una base para los republicanos que lo utilizaron como puerto de salida, habiendo noticias sobre la posible existencia de un refugio antiaéreo en el Sector 3MP del puerto (Rosser 2007: 308), conformado por las manzanas de concesiones para usos industriales y de almacenaje (Figura 3).

En este mismo Sector 3MP se localiza el barrio Heliodoro Madrona, un conjunto de dos manzanas de planta rectangular, con orientación NNO-SSE, construidas entre 1943 y 1944 para los trabajadores del puerto (Figuras 2, 3, 6 y 7). Constituye uno de los primeros grupos de viviendas promovidos por el Instituto Nacional de la Vivienda en Alicante en la posguerra¹. De la manzana oriental se derribaron dos viviendas entre 2005 y 2006, las nº 4 y 15, por su estado de ruina, creando una nueva zona de paso (Figura 8).



Figura 2. Localización de las áreas de actuación concretas (sombreado amarillo), el barrio Heliodoro Madrona y los mareógrafos Alicante 1 y 2 (rojo). (Imagen aérea de Google Earth Pro, Terramétrics 2018).

¹ Este barrio no está incluido en ningún catálogo de inmuebles protegidos en vigor. Asimismo, ni este conjunto arquitectónico ni ningún otro de los que se encuentran en el ámbito del Puerto de Alicante, aparece en el inventario de elementos patrimoniales –BIC, BRL o AVA– que se puede consultar en la web de la Conselleria d'Educació, Investigació, Cultura i Esport.