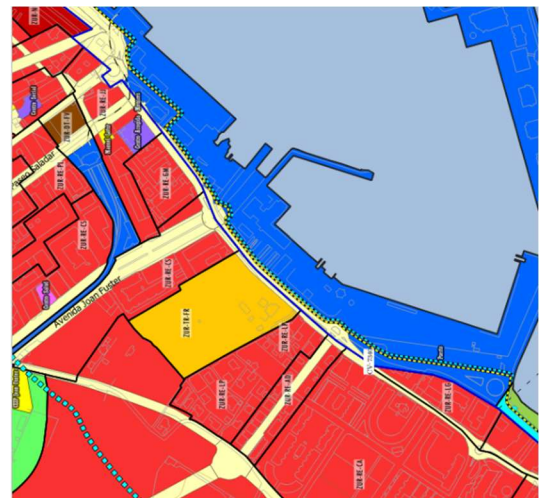


If 13.02.2023 RE 1985-19.01.2023 GVA.Ports

A El informe no es desfavorable, es decir no se opone a la aprobación definitiva del PGE, si bien exige que se observen ciertas indicaciones:

1) Prolongación del carril bici en el ámbito del puerto.

El informe se opone a la propuesta del PGE de prolongación del carril bici en el tramo entre la glorieta sita en prolongación c/Patricio Ferrandis, donde acaba el carril bici existente, que desde el extremo norte recorre el puerto –casi en la interfase puerto-ciudad- hasta ese punto (A en la imagen siguiente) y el extremo sur del Dominio Público Portuario (punto B), en el que enlaza con el carril bici existente del paseo marítimo Marineta Cassiana.



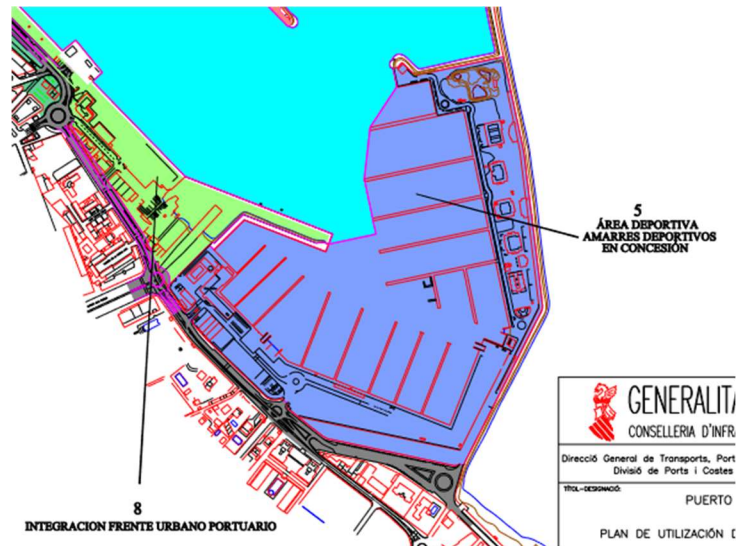
Esta propuesta del PGE además de ser desarrollo de sus objetivos generales, es congruente con la exigencia de la ETCV de prever en el PGE la Vía Litoral, vía que, según el Estudio de Viabilidad que elabora la propia GV transcurre también, en buena parte de este recorrido de este tramo, por el Dominio Público Portuario:



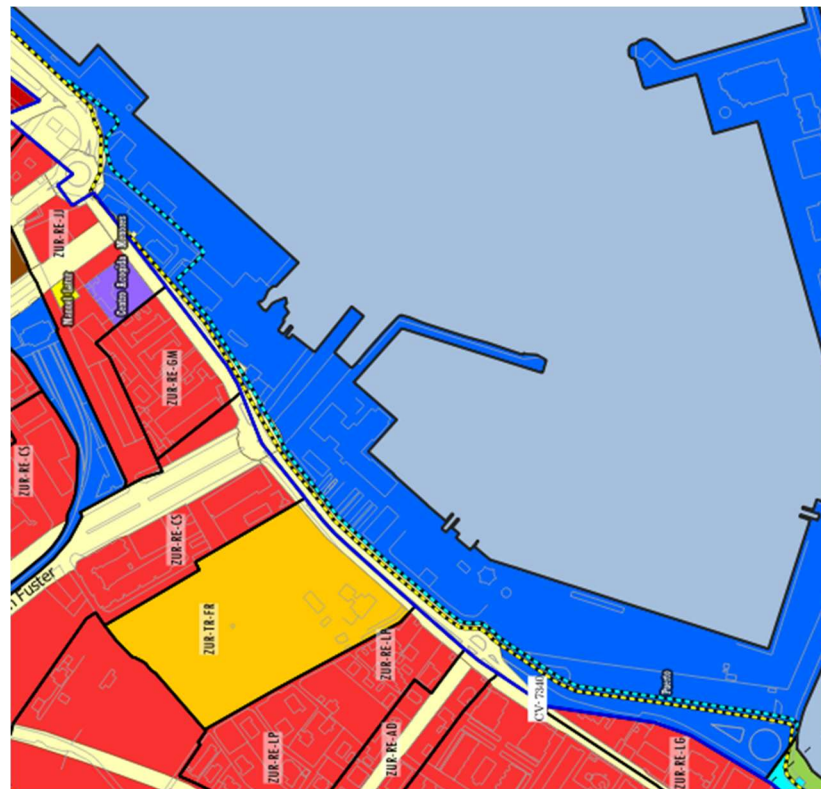
No hay inconveniente en modificar el trazado que prevé el PGE en este tramo adecuándolo al que prevé el Estudio de Viabilidad, si bien

manteniendo (aunque el informe nada dice al respecto) la propuesta de via-paseo peatonal marítimo, en congruencia con las normas de utilización del espacio portuario del Port de Dénia en la zona por la que transcurre: Zona de Integración del Frente Urbano Portuario:

*Área 8:* Integración del frente urbano portuario - Muelle central. Se pretende generar espacios peatonales, a través de un paseo marítimo, así como liberar la zona de la fachada marítima trasladando la actual estación marítima y el área técnica, incrementando de esta forma la relación puerto-ciudad.



Captura parcial plano ordenación Plan de Utilización Espacios Portuarios



PGE. Plano ZN+RP, con la vía litoral adaptada al trazado Estudio Viabilidad GVA

En definitiva: el PGE no dice nada que entre en contradicción con el vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios del Puerto de Dénia, ni tampoco pone en duda que sea la Generalitat Valenciana a la que corresponda la ordenación de ese espacio portuario. La previsión del carril bici y del paseo marítimo peatonal que hace el PGE sólo expresa el posicionamiento municipal, a nivel de esquema u ordenación estructural, respecto a la futura ordenación detallada de esa parte del puerto, posicionamiento que es congruente con las determinaciones del vigente Plan de Utilización de Espacios Portuarios. Y con el mandato de la ETCBV de Vía Litoral y, después de la modificación que se propone introducir relativa al trazado de esta última al Estudio de Viabilidad GVA sobre ella.

Un aspecto complementario es la información recogida en la Memoria del PGE relativa a la zona del varadero, de la que el informe indica que:

Además, se indican aspectos referidos a la zona Varadero que desde esta Administración no entendemos porque se indican ya que no son correctos al no corresponder al régimen administrativo con que cuenta dicha mercantil según los datos obrantes en la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, además de referirse a una zona del Dominio Público Portuario que no compete al Ayuntamiento de Denia.

Probablemente se refiere a texto, incluido en la página 52 de la Memoria en el que se señala que la concesión del Varadero vence en 2022: No hay inconveniente en eliminarlo, si bien el dato se ha obtenido del propio Plan de Utilización de Espacios Portuarios colgado en la web de la GVA.

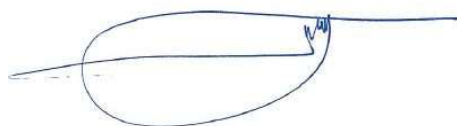
## 2) Superficie del puerto.

Esta es una infraestructura que ha resultado difícil de superficializar en el PGE, ya que su superficie terrestre es cambiante a lo largo del tiempo (el puerto, por sí o por sus concesionarios, puede aterrizar todo el ámbito de su Dominio Público Portuario, s/Plan de Utilización de Espacios Portuarios vigente (de hecho se está produciendo ahora un aterramiento en la zona del Nuevo Varadero)), mientras que Costas ha exigido que se elimine la lámina de agua (la que aparece en la cartografía, que mañana estará desfasada) de esa superficie.

Es posible que la mejor solución hubiese sido indicar como superficie de la zona urbanística puerto la superficie del Dominio Público Portuario, pero es una medida que refleja mal la realidad del puerto, además de chocar con Costas, por lo que se ha optado por medir la superficie aterrada: es la cifra que se indica, en el plano ZN+RP como superficie total de la zona urbanística puerto: ZRC-PT: 39,98 ha. En ese plano, además, se distingue la parte que es viario en la interfaz puerto-ciudad (color amarillo) y la parte que son usos portuarios propiamente dichos (azul oscuro). De esta última se ha dado su superficie (que es cambiante por aterramientos) 351.801 m<sup>2</sup>, por lo que, por resta, la superficie del viario en la interfase puerto-ciudad es de 47.965.

Una solución a la exigencia del informe, que no es contraria a las determinaciones del Plan de Utilización de Espacios Portuarios, es disponer en la leyenda del plano ZN+RP de Infraestructuras/Viario una casilla más del viario portuario, con indicación de la superficie indicada.

Dénia, 21.02.2023



JM Chofre  
arq.